

- شركات الحاويات خصخصة أم عمعمة؟
- نظرة إلى العاملين فى البحر
- ماذا تعرف عن حوكمة الشركات ؟
- برنامج الخصخصة المصرى
  خروجا من عنق الزجاجة أم دخولا فى دوامة جديدة ؟
- تاريخ التحوية
- المبادرة الأورومتوسطية لتكنولوجيا المعلومات
- Some Impacts Related to a New port Construction.

International September 2007 / Shaaban 1428
إنترناشيونال سبتمبر 2007 / شعبان 1428

INTERNATIONAL



إهـــــــداء ٢٠٠٧
انترناشيونال نت
الإسكندرية
Royal Logistics
للخدمات اللوجستية
IATA
رائدة في النقل الدولي واللوجستيات
LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS
web: www.royallogisticsintl.com
عزيزي المستورد ... عزيزي المصدر
إذا كنت تفكر في أفضل الطرق التي تنجز بها أعمالك مع العالم الخارجي
... من فضلك توقف فوراً عن التفكير
..... فخبراء الشحن الدولي يتحدثون
رويـــال للخدمات اللوجستية
ولدت عملاقة وبدأت من حيث إنتهى الآخرون
(التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)
• فريق عمل متخصص و مدرب في جميع أنشطة الشحن الدولي وفق أحدث المعايير العالمية
• أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
• أكبر شبكة وكلاء تغطي جميع أنحاء العالم
• خدمات الشحن الدولي من و إلى أي مكان في العالم بحراً وجواً
• المشروعات - الأمتعة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
• خدمات النقل البري من و إلى جميع أنحاء الجمهورية
• التخليص الجمركي من و إلى جميع الموانى المصرية (بحرى وجوى)
• تغطية الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
• الفحص المسبق عن السلع الصناعية
معنا ... وداعاً للتأخير ... وداعاً للقلق
مكتب القاهرة: ٢٩ ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر
ت: ٢٤١٤٩٩٤٤-٢٤١٨٤٤٢٣-٢٤١٨٤٢٨٣-٢٠٢+ فاكس: ٢٤١٨٤٤٢٨-٢٤١٤٨٨٧٧-٢٠٢+
مكتب الاسكندرية: ١٠ش المتحف الروماني - المسلة - الدور الثاني
ت: ٤٨٣٨٩٥١-٤٨٣٨٩٥٢-٢٠٣+ فاكس: ٤٨٧٧٧٩٢-٢٠٣+
مكتب ميناء السخنة: العين السخنة - السويس
ت: ٣٧١٠٢١٩ - ٣٧١٠٠٥٠-٢٠٦٢+ فاكس: ٣٧١٠٢٢١ - ٣٧١٠٠٥١-٢٠٦٢+
مكتب بورسعيد: ٢١ ش الجبرتي - بورسعيد - مصر
ت: ٣٣٥٢٩٤٠-٣٣٥٢٩٤١-٢٠٦٦+ فاكس: ٣٣٥٢٩٤٣-٢٠٦٦+
مكتب مطار القاهرة: مطار القاهرة الدولي - مركز التصدير الدولي - مكتب رقم ٢٠٤
ت: مباشر ٢٦٧١٤٦٨-٢٠٢+ ٢٦٧٠٦٧١-٢٦٧٠٦٧٢-٢٠٢+ داخلي ٢٠٤



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road. Camden Town
London NW1 9DR DX: 57074 Camden town

رئيس مجلس الإدارة
عاصم السيد أحمد
رئيس التحرير
سيد عبد المنعم سيد
أعضاء هيئة التحرير الشرفية
أ.د. إسماعيل مبارك
أ.د. محمد صلاح الدين النشائى
أ.د. عصام شرف
أ.د. أحمد عيسوى صالح
المستشار القانونى
محمد محمود بدر
المحامى بالنقض
مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد
مدير التحرير
نشأت الديهى
سكرتير التحرير
محمد البنهاوى
المراسلون والمحررون
جمهورية مصر العربية
* ريان أحمد بدوى
* السيد عبد المجيد السيد
* شرين جلال منير
* عبد الرحيم مصطفى
* ميادة محمود
* ياسمين عبد المجيد

المكاتب
السعودية – جدة
* مركز الربان محمد عبود للإستشارات البحرية(مسكا)
تليفون: (6533724) - (2) - (966+)
فاكس: (6533684) - (2) - (966+)
سوريا
* ربان/ رامى تحوف
محمول 0096394231001
فاكس 0096343714536
كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 - 1+
عنوان المراسلات
القاهرة Tel. +2-0122586455
إسكندرية Telefax. +2-03-4275117
العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل – سموحة
الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية
E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

ولنا كلمة



أزمة دارفور ..إلى أين؟!!..

أصدر مجلس الأمن قراره رقم 1769 الذى يقضى بإرسال قوات مشتركة من الأمم المتحدة والإتحاد الأفريقى إلى دارفور، وذلك تحت الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة الذى تم إقراره بعد تعديله أكثر من مرة وانتهى إلى إجماع أعضاء المجلس، وقد أعتبرت الحكومة السودانية هذا القرار إنتصاراً لها بإعتباره قاعدة للتعاون بينها وبين الأمم المتحدة والإتحاد الأفريقى إلا أن هناك من يتوقع عدم إمكان حل مشكله دارفور عند وصول هذه القوات المشتركة إلى السودان ويعزى ذلك إلى الصعوبات التى تواجه الأمم المتحدة فى تكوينها بجانب صعوبة مشاركة بعض الدول فى هذه القوات هذا فى الوقت الذى عقدت فيه إجتماعات بمدينة أروشا بتنزانيا تم خلالها الإتفاق بين بعض الفصائل المسلحة بدارفور على موقف مشترك للتفاوض من المتوقع أن يعقبه خطوات أخرى لتوحيد مواقف باقى الفصائل ولهذا الغرض فقد إجتمعت بعض الحركات المسلحة فى مدينه رومبيك بجنوب السودان تحت رعاية الحركة الشعبية.

لقد أهتمت معظم دول العالم بالأوضاع المتدهورة فى دارفور مما أدى إلى تعطيل الكثير من تعهدات المانحين للجنوب بسبب كثره المخاطر التى يتعرض لها السودان فى الوقت الحالى.

ولما كانت الحركة الشعبية فى السودان تعتبر شريكاً للمؤتمر الوطنى فى الحكم وجزء من الحكومة الوحدة الوطنية وقريبة الصلة بالحركات المسلحة فى دارفور إلا أن موقفها سيكون صعباً وحرجاً كما أن التفاوض بين الحكومة السودانية وحركات دارفور المسلحة سيكون شبه مستحيلاً بسبب مطالبة هذه الحركات بنصيبها فى السلطة والثروة بما يوازى نسبه عدد السكان المقدر بخمس سكان السودان، بجانب رغبتهم فى جعل الولايات الثلاث إقليماً واحداً وإختيار نائب الرئيس من دارفور علاوة، على دفع تعويضات لعودة اللاجئين والنازحين إلى مناطقهم ولذا فإن المؤتمر الوطنى الحاكم يرى أن هذه الطلبات تعتبر خرقاً لإتفاق نيفاشا للسلام فى الجنوب.

لقد بحث مجلس السلام والأمن الأفريقى أخيراً فى أديس أبابا تطورات العملية السلمية فى دارفور، حيث صرح السفير اكوى بونا ملوال نائب رئيس بعثة السودان بالإتحاد الأفريقى بأن المجلس إستمع لتقرير قدمه مبعوث الإتحاد الأفريقى لدارفور الدكتور سالم احمد سالم إستعرض فيه نتائج اجتماعات راقمى أبوجا كما أن السفير محى الدين سالم مندوب السودان لدى الإتحاد الأفريقى قدم تقريراً آخر حول تطورات العملية السياسية فى دارفور والحراك السياسى الذى يشهده الإقليم والزيارة التى قام بها رئيس السودان عمر حسن البشير إليه أخيراً فضلاً عن المصالحات القبلية الجارية هناك لرتق النسيج الاجتماعى.

وفى النهاية رد رئيس مفوضية الإتحاد الأفريقى ألفا عمر كونارى على تصريحات أمريكية وأوروبية بأن الدول الأفريقية ليس لديها العدد الملائم من الجنود لتشكيل قوى فعاله وأعلن انه ليس هناك ضرورة لنشر قوات غير أفريقية لحفظ السلام فى إقليم دارفور بغربى السودان خاصة بعدما تعهدت الدول الأفريقية بتقديم القوات اللازمة لأداء هذه المهمة فى الإقليم وان هناك مؤتمر دولى حول دارفور سيعقد بنيويورك خلال شهر سبتمبر الجارى سيكون نسخه ثانيه من الإجتماع الدولى الذى عقد فى أديس أبابا فى نوفمبر الماضى تحت رعاية الاتحاد الأفريقى والأمم المتحدة وأكد كونارى على أن الاتحاد الأفريقى لن يسمح بتفويض أحد لقيادة قوات دارفور أو وضعها تحت وصاية الغير خاصة بعد تطوير العلاقات بين السودان وتشاد والتى تعتبر عنصر مهم فى نجاح عملية الإتحاد الأفريقى فى دارفور وعلى الجانب الآخر فقد أكدت مصادر دبلوماسية بالأمم المتحدة قيام بان كى مون الأمين العام للأمم المتحدة بزيارة السودان خلال النصف الأول من سبتمبر الجارى حتى يقوم شخصيا بمتابعة مفاوضات السلام التى يجرى الإعداد لها بين الحكومة السودانية وزعماء المتمردين فى دارفور، مؤكدا أن المفاوضات ستضم كل التجمعات الإقليمية والجماعات المتمردين دون إستثناء.

إن القرار الدولى لمجلس الأمن سوف لا يكون حلاً نهائياً لمشكلة دارفور، لأنه إذا تم التوصل إلى إتفاق سلام غير شامل أو عادل بمباركة المجتمع الدولى فإن العواقب ستكون وخيمه على وحده وسلام السودان كله وليس دارفور وحدها. لذا فإن الأمر يستلزم العمل بجديه من أجل تضميد جراح السودان على أساس سليم ليصبح وطناً موحداً وتنتهى أزمة دارفور.

عاصم السيد أحمد

BIBLIOTHECA ALEXANDRINA
مكتبة الإسكندرية
دوريات إهداء
١٣٢/ ٥

المقالات المنشورة لا تعبر بالضرورة عن رأى المجلة وإنما تعبر عن آراء كتابها ويجوز إعادة النشر مع الإشارة إلى المصدر
من أجل الشركات الراغبة فى تحقيق إنتشار أوسع وزيادة مبيعاتها بادروا بالاتصال لحجز مساحة الإعلان



كليـة النقـل الدولى واللوجيستيـات

تقـــــدم

فرصة تعليمية في تخصص يفتح آفاق المستقبل
درجة البكالوريوس فـى
إدارة لوجيستيـات التجارة والنقـل الدولى

• تقديـم:

أولت الأكاديمية إهتماما خاصا باللوجستيات بإعتبارها أحدث فروع علم إدارة الاعمال منذ عام 1995حيث قدمت بكالوريوس النقل الدولي واللوجيستيات تحت مظلة كلية النقل البحري والتكنولوجيا، ونتيجة للطلب المتزايد على خريجى القسم فى سوق العمل ولمسايرة الإتجاهات العالمية في هذا المجال فقد استحدثت الأكاديمية كلية النقل الدولي واللوجيستيات لتصبح متفرده على مستوى الشرق الأوسط، وبذا تغدو الأكاديمية مركزا للتميز اللوجيستي.

ويعتبر هذا البكالوريوس أول وأقدم بكالوريوس تمنحه الأكاديمية، وقد تم تطويره مؤخرا بالتعاون مع جامعة ساوث هامبتون سولنت بانجلترا ليواكب التطورات الحديثة في مجال ادارة النقل الدولي واللوجيستيات، حيث وضعت مقرراته وفقا لأحدث النظم بأوروبا وأمريكا.

وهذا البكالوريوس معترف به من إتحاد الجامعات العربية والأتحاد الدولى للجامعات كما تمت معادلته من المجلس الأعلى للجامعات ببكالوريوس إدارة الأعمال الذى تمنحه كليات التجاره بالجامعات المصريه.

• ماذا تعنى اللوجيستيات؟

تعتبر اللوجيستيات أحدث إتجاه فى ادارة الاعمال، واللوجستيات هى إدارة الأنشطة الداعمه لعمليات الإنتاج بمراحلها المختلفة وتشمل أنشطة الشراء والتخزين والنقل والتأمين والأعمال البنكيه والتغليف والتعبئه والتخزين والتصدير والإستيراد وخدمة العملاء، والجديد فى هذا العلم أن إدارة هذه الأنشطة تدار كأنشطة متكاملة، تحت مظلة نظام معلومات بما يحقق تخفيض تكلفة الإنتاج وتحقيق ميزة تنافسية للمشروع وإرضاء العميل.

وإتساقا مع هذا المفهوم فإن درجة بكالوريوس إدارة لوجيستيات التجارة والنقل الدولي يتضمن أربعة شعب دراسية لتغطية كافة إحتياجات سوق العمل لهذه النوعية من الخريجين وهى:

* شعبة إدارة لوجيستيات النقل الدولي
* شعبة إدارة العمليات وسلاسل الإمداد
* إدارة لوجستيات البترول والغاز الطبيعى
* شعبة إدارة النقل الجوى ووكالات الشحن Freight Forwarding

وتيسيرا على الدارسين فقد تقرر تقديم هذا التخصص فى مقر الأكاديمية بالاسكندرية والقاهرة (فرعى الشيراتون والدقى) وجنوب الوادى وفرع الاكاديمية باللاذقية بسوريا. كما يقبل القسم الطالبات جنبا إلى جنب الطلبة، كما يقبل خريجي الثانوية العامة بقسميها العلمي والأدبي، وتطرح هذه الدراسة في مسارين باللغتين العربية والإنجليزية.

• فرص العمل للخريجين:

ترجع أهمية الدراسات اللوجيستية إلى إتجاه الإقتصاد العالمى نحو عولمة الإنتاج والإستثمار مع ما يتطلبه ذلك من تحرير السلع والخدمات على نحو أدى إلى اعتبار النقل الدولي واللوجستيات الدعامة الأساسية للتجارة الدولية المعاصرة.

وبالتالى فهذه الدراسه بوصفها الأولى من نوعها على مستوى الشرق الاوسط وافريقيا تؤهل الحاصلين عليها الحصول على فرص متميزة بالشركات الاستثمارية والاجنبية وفروع الشركات متعددة الجنسية وذلك في مجالات التجارة الداخلية والخارجية والصناعة والبنوك وشركات التأمين وشركات البترول والغاز الطبيعى كما تؤهل خريجيها للعمل بالادارات المتميزة مثل ادارات اللوجستيات وسلاسل الامداد والتصدير والاستيراد بكافة الشركات الصناعية والخدمية والتجارية.

كما تؤهل الطلاب للعمل بكافة شركات النقل المختلفه (البرى، البحرى، الجوى، النهرى) والموانىء والمخازن وشركات الحاويات ووكالات الشحن.

وقد أوضحت الدراسات التطبيقية التى اجريت مؤخرا بالولايات المتحدة أن المؤهلين فى مجالات اللوجستيات يستوعبهم سوق العمل قبل غيرهم كما يتقاضون أعلى معدلات الاجور وينطبق هذا الوضع على السوق المصرى والعربى

كما يجرى التنسيق مع جمعية خبراء النقل واللوجستيات فى المملكة المتحدة، ليتمتع الحاصل على هذا البكالوريوس بدرجة الزمالة فى هذه الجمعيه حيث أن المواد المؤهلة للزماله سيتم دراستها فى البكالوريوس الامر الذى يتيح فرص عمل متميزه للخريجين بالشركات الدولية والوطنية العاملة داخل وخارج مصر.

كما تهتم الدراسه بتزويد الطالب بالمهارات اللازمة لسوق العمل حيث تؤكد على تعليم اللغة الانجليزية والحاسب الالى وصقل المهارات الشخصية. وعلية تقوم الكلية بتسليم كل الطلاب Tablet PC عند إلتحاقهم بالدراسة ويتم إستخدامه فى كافة المقررات.

كما تنفرد الكلية بتقديم مقررات متخصصة فى إدارة اللوجيستيات وإدارة سلاسل الإمداد، بالاضافة الي مقررات اقتصاديات النقل وادارة الخطر والتأمين وادارة مناولة البضائع وادارة تشغيل الموانئ وادارة النقل متعدد الوسائط وادارة التصدير والاستيراد بهدف دعم قدرات الطلاب بما يحسن مركزهم التنافسى فى سوق العمل.

كما تشمل الدراسه ايضا تطبيقات عملية وزيارات ميدانية إلى الموانىء والشركات الكبرى التى يتصل نشاطها بالنقل الدولى واللوجستيات.

كما توفر الكليه فرصا لتدريب طلابها فى مختلف القطاعات اثناء الفصل الصيفي، كما تدعو المتخصصين من مسئولي الشركات والهيئات المتخصصه في اللوجيستيات للمشاركه في التطبيقات العمليه.

• فرصة استكمال الدراسة بالجامعات العالمية

يسمح للطالب الذي أنهى الدراسة بالسنة الثالثة بالكلية، تكملة السنة الأخيرة (الرابعة) بالعديد من الجامعات الأمريكية والاوروبية والكورية واليابانية، والحصول على درجة البكالوريوس في النقل الدولي واللوجيستيات من تلك الجامعات، على سبيل المثال:

US Universities	
Ohio State University	www.osu.edu
(State University of New York (SUNY	www.suny.edu
UK Universities	
Southampton Solent University	www.solent ac.uk
University of Huddersfield	www.hud.ac.uk
University of Plymouth	www.plymouth.ac.uk
Liverpool John Moores University	www.ljmu.ac.uk
London Metropolitan University	www.londonmet.ac.uk
Cardiff University	www.cf.ac.uk
Korean Universities	
Korea Maritime University	www.hhu.ac.kr
Japanese Universities	
Tokyo University of Marine Science and Technology	www.kaiyodai.ac.jp

كما يمكن لخريجي الكلية الالتحاق بالدراسات العليا بالأكاديمية والجامعات المصرية والدولية للحصول على دبلومات الدراسات العليا ودرجات الماجيستير والدكتوراه في نفس المجال.

• عضوية نقابة التجارين لطلاب الكلية

يحصل خريجو كلية النقل الدولى واللوجيستيات على عضوية نقابة التجارين شعبة ادارة الأعمال، مما يفتح افاقا لفرص العمل للخريجين بالاضافة الى تمتعهم بالخدمات والمزايا التى تقدمها النقابة.

لمزيد من المعلومات يرجى الاتصال بـ:

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
كلية النقل الدولى واللوجيستيات

• **القاهرة – مقر الشيراتون:**
2033 الحرية، هليوبليس، مصر الجديدة، القاهرة
تلفكس: 22687403 (202) +
بريد الكترونى: mohamed55o@hotmail.com

• **القاهرة – مقر الدقى:**
23 شارع السبكى ، الدقى
تلفكس: 22687403 (202) +

• **الاسكندرية – مقر أبى قير:**
ابوقير، الاسكندرية، صندوق بريد 1029
تليفون: 5611816 (203) +
فاكس: 5623362 (203) +
بريد الكترونى: logistics@aast.edu

• **جنوب الوادى – مقر أسوان:**
تليفون: 2332845 (2097)+/ 2332841 (2097) +
فاكس: 2332842(2097) +

• **فرع اللاذقية – الجمهورية العربية السوريه:**
تلفكس: 9455733(963) +

تهنئة قلبية

وتنتهز أسرة تحرير المجلة هذه الفرصة لكى تبعث بأرق تهانينا للسيد الأستاذ الدكتور محمد على إبراهيم بمناسبة توليه عمادة كلية النقل الدولى واللوجستيات وهذا هو أفضل إختيار لشغل هذا المنصب، والتمنيات القلبية بالإزدهار والتقدم والنجاح بصفة دائمة.

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

www.mscegypt.com

msc

EGYPT

Daring to be different

Hot Line 19673 (19 MSC)

Head Office: 55 Sultan Hussein St.

Tel: +203 4884000

Fax: 203 4884001

Customer Service 203 4884008

© CREATIVE (03) 58 57 908

حركة الموانى المصرية
خلال شهر يونيه 2007

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية
خلال يونيه2007

البيان	بضاعة عامة	مخصبات زراعية	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	الإجمالي	حاويات	ترانزيت	الإجمالي	عدد السفن
الإسكندرية	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-
الدخيلة	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-
دمياط	139.2	330.4	116.7	-	-	53.7	640	50.1	-	690.1	278
بورسعيد	4.2	-	11.0	-	0.8	-	16	72.6	218.9	327.5	377
شرق بورسعيد	-	-	-	-		-	-	14.2	518.5	532.7	80
العريش	-	-	4.2	-		-	4.2	-	-	4.2	47
السويس	-	1.5	-	3.0	3.7	-	8.2	-	-	8.2	22
الأدبية	169.27	0.1	5.13	9.37	1.47	82.71	268.05	5.34	0.8	274.19	64
سفاجا	1.6	0.1	31.6	-	0.7	25.6	59.6	-	-	59.6	81
الحمراوين	-	-	-	-		-		-	-	-	3
أبو الغصون	-	-	-	-		-	-		-	-	1
نويبع	-	-	-	-		-	-	-		-	95
السخنة	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-
الإجمالي	314.2	332.1	168.65	12.4	6.6	162	995.95	142.3	757.5	1895.75	1048

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائي الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية
خلال يونيه 2007

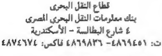
البيان	بضاعة عامة	مخصبات زراعية	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	الإجمالي	حاويات	ترانزيت	الإجمالي	عدد السفن
الإسكندرية	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الدخيلة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
دمياط	60.2	10.4	178.1	90.4	-	317.4	656.5	49.4	-	705.9	278
بورسعيد	9.2	-	16.6	-	-	-	25.8	125.4	267.3	418.5	377
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	40.6	423.7	464.3	80
العريش	-	-	63.1	-	-	-	63.1	-	-	63.1	47
السويس	1.9	8.6	2.3	-	0.6	0.2	13.6	-	-	13.6	22
الأدبية	31.3	0.4	42	78.1	0.1	-	151.9	9.3	-	161.2	64
سفاجا	4.7	7.6	9.6	-	0.1	-	108.4	-	-	108.4	81
الحمراوين	-	-	50.6	-	-	-	50.6	-	-	50.6	3
أبو الغصون	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
نويبع	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	95
السخنة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الإجمالي	107.3	27	448.4	168.4	0.7	317.6	1069.4	224.8	691.0	1985.3	1048

*هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائي الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية
خلال يونيه 2007

ميناء	برسم البلد			ترانزيت			الإجمالي
	وارد	صادر	إجمالي	وارد	صادر	إجمالي	
دمياط	5098	3775	8873	212	130	341	9215
بورسعيد(غرب)	8471	14053	22524	29408	28792	58200	80724
شرق بورسعيد	2208	3163	5371	57790	47486	105276	110647
السويس	2	-	2	0	0	0	2
الأدبية	705	625	1330	8	0	8	1338
الإجمالي	16484	21616	38180	87418	76408	163826	201926

*هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائي الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية - إدارة الإحصاء بهيئة الميناء

أجندة إنترناشيونال

- يتم إعتباراً من أول سبتمبر الجارى تطبيق القرار الذى إتخذه الدكتور طارق كامل وزير المواصلات وتكنولوجيا المعلومات والخاص بتخفيض أسعار الإشتراك فى خدمة الإنترنت فائق السرعة بنسبة 50% .
- تقام بطولة العالم للجودو المؤهلة لدورة الألعاب الأولمبية أول سبتمبر الجارى بالبرازيل.
- تنظم حركة سوزان مبارك الدولية المرأة من أجل السلام المنتدى الدولى للشباب من أجل السلام فى الفترة من 1 إلى 3 سبتمبر الجارى بمدينة شرم الشيخ بمشاركة أكثر من 600 شاب وفتاة من حوالى مائة دولة.
- يفتتح وزير العدل مؤتمر اللجنة القومية لتحديث التشريعات الإقتصادية حول تحديث الأحكام التشريعية للإفلاس والصلح الواقى منه فى القانون، ويمتد المؤتمر على مدى يومى 2 و 3 سبتمبر الجارى ، ويناقش عدد 1 من الموضوعات المهمة من خلال 4 جلسات رئيسية.
- يبدأ مهرجان الأسماعيلية الدولى يوم 3 سبتمبر الجارى ويستمر حتى 10 من نفس الشهر ويشارك فيه 41 دولة، ويتضمن المهرجان ندوتين أساسيتين وورش عمل الأولى عن السينما المغربية والثانية عن كيفية التاريخ للسينما المصرية.
- تنظم الجمعية المصرية لكتاب ونقاد السينما الدورة 23 لمهرجان الإسكندرية السينمائى الدولى التى تقام فى الفترة من 7 إلى 11 سبتمبر الجارى.
- تبدأ فاعليات معرض جيتكس دبى 2007 فى 8 سبتمبر الجارى ، ويرأس الدكتور طارق كامل وزير الإتصالات وتكنولوجيا المعلومات البعثة المصرية المشاركة فى المعرض وتضم 42 شركة .
- تقرر فتح باب التقدم للإلتحاق بالمعاهد الأزهرية لأبناء العائدين من الخارج فى الفترة من 8 سبتمبر الجارى ولمدة أسبوع بشرط الإلتزام بالقواعد المنظمة لهذا الأمر والتى من أهمها إجتياز الإختبارات فى المقرر من القرآن الكريم على الفرقة التى سيلحق بها وأن يكون مصرياً.
- يزور البابا شنودة بابا الإسكندرية وبطريرك الكرازة المرقسية الكنيسة الأثيوبية بأديس أبابا منتصف سبتمبر الجارى ، وتعتبر هذه الزيارة حدثاً مهماً لتعزيز العلاقات المصرية الأثيوبية.
- وافق المجلس الأعلى للتعليم قبل الجامعى على الخريطة الزمنية للعام الدراسى 2007/ 2008، ويبدء العام الدراسى يوم 15 سبتمبر الجارى لينتهى الأربعاء 4 يونيو 2008 .
- يستضيف المجلس القومى للمرأة يومى 22 و23 سبتمبر الجارى الإجتماع الإقليمى حول التمويل من أجل التنمية وتحقيق المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة الذى يعقد تحت رعاية السيدة سوزان مبارك رئيس المجلس بالتعاون مع صندوق الأمم المتحدة الإنمائى.
- تقرر عقد عقد إجتماع غير عادى لوزراء التجارة الأفارقة فى الفترة من 24 إلى 27 سبتمبر الجارى بجنوب أفريقيا، وبمشاركة كل الدول الأعضاء فى إتحاد غرف الزراعة والتجارة والصناعة التابع للاتحاد الإفريقى .
- يعقد فى نيويورك يوم 26 سبتمبر الجارى المؤتمر الوزارى الأول التشاورى السياسى بين الصين وأفريقيا التى ترأسه مصر ويحضره وزراء خارجية 48 دولة أفريقية إلى جانب وزير خارجية الصين، ويأتى هذا المؤتمر تنفيذا لما أتفق عليه الرؤساء فى بكين بشأن عقد إجتماعات للتشاور السياسى بين وزراء الخارجية فى أفريقيا والصين لدعم وتعزيز التعاون بين الجانبين.

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر
خلال شهر يونيه2007

البيان	الإسكندرية	الغردقة	نويبع	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	السويس	الإجمالى
وصول	0	23996	60110	7828	43177	3031	4270	142412
مغادرة	0	18869	1462	8274	28205	2414	2833	62057
الإجمالى	0	42865	61572	16102	71382	5445	7103	204469

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن
خلال يونيه2007

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد(غرب)	شرق بورسعيد	العريش	السويس	الأدبية	السخنة	الغردقة	سفاجا	الحمراوين	أبو غصون	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
سفن بضائع عامة	0	0	146	47	2	27	14	26	0	37	15	1	1	5	32	353
سفن صب جاف	0	0	18	2	0	2	1	2	0	0	3	2	0	0	0	30
سفن صب سائل	0	0	26	3	0	0	0	29	0	0	0	0	0	0	0	85
حاويات	0	0	86	81	78	0	0	3	0	0	1	0	0	3	0	252
سفن ركاب وسياحة	0	0	0	21	0	0	7	4	0	16	62	0	0	24	63	197
أخرى	0	0	2	223	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	243
إجمالى عام	0	0	278	377	80	47	22	64	0	53	81	3	1	32	95	1133

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

The responsibility of the operating company can then be covered by shareholder guarantees or a bond system.
In any case, the concessionaire should have the resources to manage this endogenous operating risk, and it is therefore logical that it be allocated to the concessionaire in full.
Procurement risks.
Procurement risks arise due to the potential non-availability of critical goods and services and unforeseen increases in the cost of external resources necessary for the project. This is significant for port projects since they often depend on public monopolies to supply critical services, for example for the supply of water and electricity.
Two approaches can help the operator to reduce or eliminate this risk. The operator can choose to produce the critical resource himself. For example, the installation of a dedicated generator in a refrigerated container park or refrigerated warehouse makes it possible to reduce the cost of the resource in some cases and limit the risk of power cuts
(which, in addition to simple interruption of the service, can cause damage to the merchandise). This solution often requires specific authorization from the local authorities. Furthermore, providing such goods and services oneself may not always be possible, or financially feasible for the operator.
Alternatively, the operator can sign a long-term purchase contract with the producer of the resource. This makes it possible to set the purchase cost using a pre-determined price escalation formula, and to limit the risk of a unilateral price adjustments or restrictions on supply. Further, the contract may include a clause to indemnify of the operator against losses incurred in the event of interrupted supply of a critical resource. This is referred to as a "put or pay" contract.
The concessionaire may require the assistance of the concessioning authority or the government to be able to conclude a "put or pay" contract with the public monopolies concerned. This usually can be justified in cases where the project has a substantial public service dimension.
Where the procurement of imported supplies is concerned, the procurement risk can stem from customs-related problems; thus, it becomes a component of the country risk. In such cases, the concessioning authority may reasonably bear a portion of the risk.
Financial risks
The operator bears all risks associated with raising the shareholders' equity or obtaining loans required for funding the project. Likewise, he carries all risks associated with formation of the project company (the Special Purpose Company or SPC). Contractual documents define the relationships among the various private players involved in the project (e.g., the shareholders' pact and loan agreement). Apart from raising the initial tranch of shareholders' equity and loans, the establishment of standby credit loans should also be considered, as this makes possible to fund any excess costs with which the project company may be confronted.
Likewise, the interest rate fluctuation risk is carried exclusively by the operator. This risk arises when loans used to fund the project are based on floating rates (e.g., Euribor plus margin). An increase in the reference rate consequently increases the amount of interest
to be paid, and hence the project costs. This risk can be hedged by means of appropriate financial instruments (e.g., rate caps, ceilings on variable rates, rate swaps).
Where projects are built or operated with the aid of subsidies, there is the risk that the government will fail to make good on its subsidy payments. This risk is relatively small where investment subsidies are concerned, as the construction phase covers a relatively short period. However, international agreements (e.g., the Marrakech Accords) or the dictates of internal law can still intervene to prevent the payment of subsidies.

Social risk.

The social risk arises when operators may have to restructure its workforce and bear the cost of severance payments, retraining, etc. The risks of general strikes or civil disturbances in the host country are frequently classified as cases of force majeure (see country risk), which means that they are often only partially covered by the protections afforded in the contract. Additional insurance can be obtained to cover residual social risks.

Commercial or Traffic Risk

Commercial risks arise from potential shortfalls in projected traffic and from pricing constraints. Traffic and pricing risks are significant in port reform projects due to the high degree of uncertainty associated with medium- or longterm projections of port activity. These risks are affected by the operator's pricing decisions and by any price regulation imposed by government.
The nature of the partnership between the operator and the Port Authority leads, in practically every case, to sharing of traffic risk, both in terms of responsibility and consequences. The terms of the concession agreement effectively allocate these risks between the two parties. However, even though they are partners in port reform, there is a natural tension between the Port Authority as a custodian of the public interest and the operator as a profit maximizing business.

(c) Regulatory Risks

This relationship between the concessionaire and the Port Authority or other government agencies is important in defining the "rules of the game" for the concessionaire and, hence, his risks.
The concessionaire generally desires to limit the scope of the "vertical partnerships" with the Port Authority, taking the view that his activity should be regulated predominantly by market conditions. Consequently, he seeks greater freedom of action in the management of his project to be in the strongest possible position to manage his risks.
The concessioning authority is concerned with protecting the user, safeguarding the general interest, and avoiding abuse of dominant market positions. The concessioning authority, consequently, seeks to restrict the operator's freedom of action through technical or economic regulatory measures.
The search for a fair balance between regulation imposed by the concessioning authority and the discipline imposed by the market is complex and effectively determines how the commercial risk will be shared (see Module 6 for a detailed discussion economic regulation).
Regulation invariably generates costs. These include costs for the concessioning authority in the form of additional compensation it may have to pay to the concessionaire plus the direct costs of enforcing the regulations through inspections and other measures. Regulation also generates costs for the concessionaire, which bears greater risks and has less freedom of action than it would in the absence of regulation. Thus, he will expect this higher risk level to be rewarded.
The costs or regulation are ultimately borne by the port users or by the taxpayer. Government regulation, therefore, should be kept to the minimum necessary to correct market imperfections and protect the public interest.
The nature and extent of government regulation in connection with port reform are many and varied. Ideally, the concessionaire and the Port Authority or other regulating entity can arrive at a situation acceptable to both parties by adjusting regulation and the guarantees and compensation allowed to achieve equitable sharing of risks. Because situations affecting port reform vary so widely, there is no single set of rules applicable under all circumstances. Instead, this section describes the different regulatory tools available to the Port Authority and identifies how each might affect the distribution of risk.
Regulatory tools. Regulation often takes the form of specifications and performance standards included in the concession contract itself. These might be set by the concessioning authority in detail prior to the initiation of the selection procedure. Or, they might be defined only in broad terms, with the bidders required to provide details in their proposals (e.g., maximum price levels, fee, expected amount of subsidy to be received). In this latter, these elements serve as a means for comparing the submitted bids and then become the performance standards to be applied to the winning bidder. Regulation by the concessioning authority can be classified as either technical or economic.

To Be Continued

DR. ISMAIL MOBAREK

Risk Management In Public-Private-Partnership Projects

Part 2



(b) Project Risks

Project risks are those risks associated with the investment in and operation of the resources required for implementation of the project by the operator as set out in the contract between the Concessionaire and the Concessioning Authority. The majority of these risks are carried by the Concessionaire, who consequently manages and assumes their consequences. Project risks include:

- Construction risks;
- Operating risks;
- Financial risks; and
- Hand-over risks;
- Procurement risks;
- Social risks.

Construction risks.

Risks associated with the construction of the project involve unforeseen cost increases or delays in completion. A construction delay also translates into increased costs, principally for the operator, in one of several forms:

Penalties the operator may have to pay to the concessioning authority or its customers under its contractual commitments;

- Delays in start-up of the operational phase of the project, causing a loss of earnings; and
- Increased interim interest charges (interest due during the construction phase, most often capitalized).

In turn, the principal causes of excess costs or delays are:

- Design errors leading to the underestimation of the cost of equipment or work, or the time required to complete the job;
- Inadequate assessment of local conditions (terrain in particular), which can necessitate modification of the original technical solution ; and
- Poor management of the job site, poor co-ordination of the parties involved or the bankruptcy of a supplier or sub-contractor.

These project design and management tasks are under the control of the operator, which justifies the risks associated with them being carried by that partly. It is desirable, therefore, for the operator to be associated with the project from the design phase so that he can help shape the project for which he will be responsible. The operator can then conclude a "design and build" type contract with the construction company. If not involved from the outset, the operator must analyze and accept imposed specifications (e.g. basis of design), proposing alternative solutions or refusing certain aspects that he considers unacceptable, but may ultimately have to accept a less than optimal design (for which he will bear the consequences).

Increased costs or delays caused by the government or concessioning authority are considered as country risks (e.g., political, restraint of princes or legal risks) rather then project risks. In particular, this is the case when the functional definition of the project is modified or when, subsequent to signature of the contract, constraints are introduced concerning the choice of technical solutions.

Hedging of excess cost increases and completion delay risks by the operator is generally undertaken simultaneously. A common method of managing these risks is to transfer them to the construction company or equipment supplier. This is effected in a couple of ways. Where the project includes a major construction phase, the financial package generally requires the inclusion of the primary construction company among the project sponsors. The construction risk (and design risk where applicable) is then allocated to the shareholding construction company, enabling the nonconstruction company shareholders to avoid bearing a risk over which they have little or no control. Transfer of the risk to the shareholding construction company is achieved via the construction contract or the design and build contract. From the operator's perspective, then, the objective is to bind The construction company in a lump sum design and build turnkey contract that incorporates a performance guarantee and appropriate penalty clauses. This makes it possible to convert the construction risk of the project promoter into a credit risk for the construction company.

Careful selection of a technically competent and financially sound construction company makes it possible to reduce both construction and credit risks because of the assumed capacity of the construction company to honor its contractual, technical and financial commitments.

It should also be noted that the sponsors of the project (future shareholders) and lenders to the project do not always carry the construction risk in the same way. The lenders will often call on the sponsors for a credit guarantee covering the construction phase, since the lender is protected by limited recourse for the operating period.

Hand-over risks. Hand-over risks arise when the operator takes over the management of existing infrastructure and facilities, undertakes operation and maintenance, and in some cases first has to undertake rehabilitation work. The general rule is that the operator takes over the existing facilities at his own risk and peril. The operator is authorized to carry out prior inspection of the facilities, to assess their condition and estimate the rehabilitation and maintenance costs to which he will be exposed.

Even with the ability to inspect facilities, it is desirable to include a clause in the concession contract to safeguard the concessionaire against recourse relating to events and conditions existing prior to the contract, thereby exempting the operator from resulting liabilities.

Operating risks

The concessionaire operates the facilities necessary to meet his contractual obligations at his cost, risk and peril. Consequently, operating risk is allocated entirely to the operator.

Operating risk principally comprises:

- Non-performance risk, which can lead to payment of penalties to the concessioning authority and adversely affect commercial operations (e.g., cause traffic levels to fall below expectations) and result in financial losses;
- Risk of operating cost overruns stemming from underestimating operating costs in the bid proposal (e.g., omitting a cost category or making a defective calculation) or inefficient management of the project by the operator; and
- Risk of loss of revenue not associated with a drop in traffic level; e.g., as a result of the non-collection of revenue, fraud or theft in a case where the operator has not complied with the procedures demanded by the insurers, and claims by customers or frontage residents.

Non-performance risks can be minimized by selecting an operator with recognized experience in port and terminal management. Cost overrun and loss of revenue risks can be transferred to the operator through use of a fixed-price contract between the master concessionaire and operator (which may provide for escalation by application of an indexing formula), with the possible inclusion of a variable component designed to reward better-than-expected commercial performance. Concessionaires and Port Authorities should avoid cost-plus-fee type contracts with operators, since they do not transfer any of risks.

Like the project construction company, the operator may become one of the project sponsors. This then makes it possible to associate the operator at the outset with the definition of the operating system and its cost, thus making the operator fully responsible for the aspects of the project for which he will subsequently carry the risks.

Such measures, however, do not eliminate the operating risk completely. The responsibility of the operator is necessarily capped. Furthermore, this approach in fact converts the operating risk into a credit risk for the operating company. The latter generally has limited initial capital, which will not exceed its working capital requirement, as it has no investment expenses.



تحويل خط الغاز العربى

تم الأتفاق بين كل من مصر وسوريا والأردن ولبنان على تحويل خط الغاز العربى الى شبكة عربية لنقل الغاز وربطها بالشبكة الأوروبية ، بجانب دراسة إمكان الأستفادة من دول أخرى منتجة للغاز للضخ عبر هذه الشبكة لزيادة العائد الاقتصادى للدول المشاركة . وقد صرح المهندس سامح فهمى وزير البترول بأنه تم الأتفاق على تشكيل مجموعة عمل مشتركة لدراسة إستخدم هذه الشبكة فى صورة عكسية للتبادل بين الدول المشاركة بما يسمح بزيادة فى المرونة فى تصدير الغاز وإستيراده بين الدول المشاركة .



الطريق المزدوج الغربى

يفتتح الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزارة الشهر الجارى المرحلتين الأولى والثانية من الطريق المزدوج الغربى الذى يبدأ من محافظة الجيزة حتى محافظة اسيوط بطول 270 كيلو متراً، ويتم إفتتاح المرحلة الأخيرة التى تبلغ 90 كيلو متراً فى ديسمبر القادم .



الجهة المسئولة عن تطوير النقل النهرى

أكد السيد المهندس كريم أبو الخير رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للنقل النهرى هى الجهة المسئولة عن تطوير النقل النهرى لزيادة مساهمته فى منظمة النقل بما يخدم تنمية الإقتصاد القومى على أسس فنية وإقتصادية سليمة .

وفى سبيل ذلك أعدت الهيئة خطة للتطوير ترتكز على أربعة محاور:

أولا: البنية الأساسية وتشمل:

- تطوير الطرق الملاحية من أعمال التطهيرات اللازمة وأعمال تكسية وحماية الجسور وتركيب المساعدات الملاحية من أبراج وشمندورات عائمة وكشافات إنارة.
- إنشاء الأهوسه الملاحية والكبارى المتحركة.
- ربط الموانى النهرية والطرق الملاحية بالموانى البحرية.
- توفير الموانى النهرية المجهزة لإستقبال وتداول البضائع والحاويات.

ثانيا: البنية التشغيلية وتشمل:

- توفير وتطوير وتحديث وحدات نقل البضائع .
- إدخال نظام الحاويات بالنقل النهرى .

ثالثا: البنية التدريبية وتشمل:

- تطوير التدريب بالمعهد الإقليمى للنقل النهرى التابع للهيئة بما يتناسب مع مستجدات العصر.
- رفع كفاءة الأطقم الملاحية من خلال التدريب اللازم للحصول على التراخيص الملاحية.

رابعا: البنية التشريعية:

- إصدار التشريعات اللازمة لتشجيع الإستثمار فى النقل النهرى فى مجال الموانى النهرية وبناء الوحدات النهرية والصناعات المكملة لضمان تقديم كافة التسهيلات للإستثمار والمستثمرين.

هذا ويوجد لدى الهيئة العديد من الدراسات الفنية والإقتصادية فى مجال تطوير النقل النهرى.

والهيئة بصدد طرح مواقع تصلح للإستخدام كموانى نهرية لنقل البضائع والحاويات وهى:

- ميناء النهضة – إمتداد ميناء النهضة – ميناء التبين – ميناء قنا – ميناء أسوان

لطرحها على المستثمرين وذلك لإستخدامها كميناء للشحن والتفريغ – نظير مقابل يتفق عليه على أن يقوم المستثمرين بإنشاء وتجهيز الميناء بالمهمات والمعدات والأوناش ومساحات التخزين اللازمة – كذلك يمكن للمستثمرين الإستثمار فى مجال إنشاء الوحدات النهرية وإنشاء الصناعات المكملة لها والورش الخاصة بها.

***

أخبار من فوق السحاب

International

مراجعة الحجز آليا

صرح مازن عسكر مدير عام العائد والتسعير بمصر للطيران بأنه تقرر تطبيق مراجعة الحجز على طائرات مصر للطيران آليا بما فيها الوقت النهائى المخصص لاصدار التذكرة بعد حجزها ودفع قيمتها طبقاً للشرائح السعرية المحددة على الطائرة الواحدة بدون تدخل العنصر البشرى ، وبذا أصبحت كل خطوات إصدار التذكرة تطبق بشكل الى ، كما أنه أصبح متاحاً للعميل القيام بإختيار مقعدة الذى يريده ، هذا وقد شهدت نسب الإمتلاء على طائرات مصر للطيران نمواً متزايداً بين 5% و 10% منذ نوفمبر الماضى وحتى أغسطس 2007.

مميزات جديدة لطيران الإمارات

تشهد حركة السفر إلى دبى نمواً ملحوظاً بعدما أعلنت شركة طيران الإمارات عن تقديم مميزات جديدة للمسافرين المصريين على طائراتها خاصة ركاب الدرجة الأولى ودرجة رجال الأعمال، وقد أشار خالدالركال المدير الإقليمى لطيران الإمارات فى مصر إلى توفير الشركة إقامة مجانية فى أحد فنادق دبى مصحوبة برصيد مالى أو رحلات ترفيهية للمسافرين.

حركة الركاب فاقت العالمية

وصلت معدلات النمو فى حركة الركاب بمطار القاهرة العام الماضى الى 5.6% حيث فاقت النسبة العالمية المتعارف عليها والتى تصل إلى 3.5% ، وقد صرح اللواء فتحى فتح الله رئيس شركة ميناء القاهرة بأن حجم الركاب وصل إلى 10.8 ملايين راكب ، ويزيد هذا الرقم عن الطاقة الإستيعابية المحددة للمطار بحوالى مليون راكب ، ولذا فقد تم تشكيل لجنة برئاسة فتح الله تضم ممثلين من العمليات والهندسة والقطاع التجارى مع الخبراء الألمان بمطار القاهرة لتنفيذ الأستراتيجية الجديدة للإستغلال الأمثل لمبانى المطار .

نظام أماديوس لإجراءات السفر

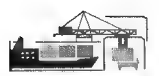
أطلقت أماديوس المزود الرائد عالميا للحلول التقنية فى قطاع السياحة والسفر أحدث إصدار من نظام أماديوس لإدارة إجراءات السفر الإلكترونية، ويتسم الإصدار الجديد بمرونته التى تلبى الإحتياجات الفردية للمسافرين، وتسهل لهم حجز الرحلات والوصول إلى مجموعة كبيرة من الخدمات منها ما يتعلق بالمطاعم وخدمات السيارات.

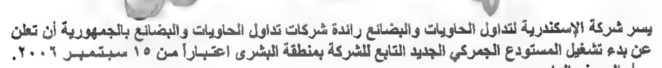
طائرات جديدة بالتمويل الذاتى

تم التعاقد على صفقة جديدة من طائرات البوينج العملاقة "طراز 777" حمولة 360 راكب بعيدة المدى، وقد صرح الطيار شريف جلال رئيس شركة مصر للطيران للخطوط الجوية بأن التعاقد شمل 6 طائرات بقيمة 2 مليار دولار عن طريق الإيجار التمليكى بغرض الشراء، ومن المتوقع وصول الطائرات إعتباراً من نهاية 2009 وحتى 2010 ليتم تشغيلها على الشرق الأقصى والولايات المتحدة الأمريكية، ويتم تمويل هذه الصفقة لأول مرة عن طريق التمويل الذاتى بعد ما نجحت الشركة القابضة لمصر للطيران فى زيادة الربحية فى ميزانية 2006/ 2007 لتصل إلى 65 مليون عن الميزانية من خلال التشغيل الأمثل الطائرات.

وزارة الاستثمار
الشركة القابضة للنقل البحري والبري
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع





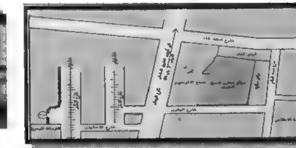


يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع رائدة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشرى اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

الوصف العام:

- تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع د ور أرضي وأربعة أدوار متكررة.
- يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القباري – باب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي و باقي الطرق الرئيسية(الصحراوي- الزراعي).







- المستودع مؤمن علية ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

نشاط المخزن:

- تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية و الأدوية.
- تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (التربيتيك).
- التفريغ الفوري لمشمول الحاويات وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التأخير.
- تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
- بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلي أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
- إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
- تعريفة متميزة ومنافسة.

نرحب بتشريفكم لمقر المستودع للتعرف على إمكاناته وخدماته.

العنوان: مستودع البشرى الجمركي شارع البشرى - القباري - الإسكندرية -تليفون ٠٣/٤٤٥١١١٥

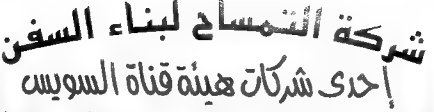
لمزيد من المعلومات برجاء الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:

تلكس: ٥٤٥٦٦ A.C. H .UN فاكس: ٠٣/٤٨٦٢١٢٤

Website: alexcont.com
E-mail:alexcont@alexcont.com



السيد الفريق/ أحمد على فاضل















المهندس/ محمد عزت درغام

نبذه عن الشركه بعز للقطاع العام :-

* أنشئت الشركة عام 1961 ميلادية وعدد العاملين بها لايزيد عن 1500 عامل وفنى
* تمتلك الشركة عدد / 2 ترسانة بالإسماعيلية وأبو قير بالإسكندرية وتتميز ترسانة الاسماعيليه بالقـــزق الميكانيكى حمولة وزن 1500 طن وتقوم باجراء العمرات والاصلاحات وصيانة معدات و آلات السفن للوحدات العائمة بجميع أنواعها .
* شركة التمساح من الشركات المتخصصه والرائده في مجال بناء واصلاح السفن والمشروعات البحريه والبريـه وتشغيـل وصيانة جميع أنواع السفن والخدمات البحريه .
* حصلت الشركه على العديد من الشهادات لمواكبة التحديث والتطوير فحصلت على شهادات الـ IMCA الخاصه بأعمال الغطس HSE، ISM، ISO 9001-2000 وجارى الحصول على شهادة 99 -OHSAS 1801 الخاصه بمتطلبات المواصفه القياسيه للسلامه والصحه المهنيه .

نشاط الشركه :-

1 - بناء واصلاح السفن والانشاءات البحرية والحديدية :-

* الوحدات البحريه (القاطرات البحريه واللنشات الساحليه ولنشات الارشاد ولنشات الرباط والكراكات والاوناش العائمه) .
* الانشاءات البحرية والارشادات الملاحيه (المنصات البحريه للبترول وشمندورات الرباط وشحن البترول وشمندورات الاضاءة والارشاد والفنارات) .
* الاعمال الحديديه (تصميم وتصنيع وتركيب وصيانة الخزانات للوقود والمياه وخطوط المواسير البرية والبحرية وصوامع الغلال وروافع السفن والجمالونات .
* اصلاح وصيانة السفن (برفع الوحدات العائمه حتى وزن 1500 طن لاجراء العمرات والاصلاحات والصيانه) .

2 - العمليات البحريه والبريه :-

تصميم وانشاء وتركيب وصيانة وتشغيل واصلاح (المنصات البحريه البتروليه والمراسي العائمه بأنواعها وتنمية حقـول البترول والغاز والارصفه البحريه وشمندورات الاضاءة والارشاد والفنارات ومحطات معالجة المياه والتحليه والصـرف الصحى وصهاريج الوقود والمياه وخطوط المواسير والصوامع المعدنيه للغلال وانشـــاء الخطوط البحريه حتى قطـر 52 بوصــه وتطقيم الوحدات البحرية وتنفيذ أعمال الغوص والصيانـــه والفحص والتركيبات لجميع المنشآت البحريه تحت المياه وبواسطة أطقم الغوص المدربه والحاصله على الشهادات الدوليه وانشاء المراسى البحريه لتصدير واستيراد الامونيا والاثيلين وزيت النخيل والبروبلين .

3 - خدمات البترول والغاز البحرية :-

تمتلك الشركة عدد (19) وحدة بحرية (ورش عائمة –سفن خدمة وسفن صيانة بحرية وسفن متعددة الأغراض وقاطرات وكراكات ولنشات رباط ولنشات خدمة ولنشات إرشاد وبنتونات وسفن غطس) وتقوم بإدارتها وتشغيلها وصيانتها وحاصلة على شهادة ISM وتعمل مع شركات البترول والغاز بمناطق البحر الأحمر وخليج السويس والبحر الأبيض .

انجازات الشركة :-

- تم تأسيس شركة إدكو لخدمات التكريك " شركة ذات مسئولية محدودة " للعمل بنظام المناطق الحره مشاركة بين شركة التمساح لبناء السفن وشركة دتش دريدجنج بى فى الهولنديه وأسندت اليها عقد صيانة المجرى الملاحي وميناء تصدير الغاز للشركه المصريه لتسييل الغاز بادكو لمدة ثماني سنوات .

- تم موافقة السيد الفريق رئيس الهيئه على تأسيس نشاط مشترك بين شركة التمساح لبناء السفن وشركة القناه للرباط وأنوار السفن لشراء سفينة خدمة ولصيانة حقول البترول والغاز البحريه وستقوم شركة التمساح لبناء السفن بإدارة وتشغيل وصيانة السفينه والتى وجارى شراؤها .
- تقوم شركة التمساح لبناء السفن بإدارة وتشغيل وصيانة السفينه TIMS-1 المملوكه بالمناصفه مع شركة SEABULK الامريكيه وتعمل حاليا بشركة بتروبل منذ 27 عاما .
- تقوم الشركه بتنفيذ أعمال تتجاوز 50 مليون جنيه فى مجال الخدمات البحرية لشركات البترول والغاز مثل شركة بترول خليج السويس (جابكو) - شركة بترول بلاعيم (بتروبل)- شركة السويس للزيت (سوكو)- شركة أمابتكو (الامل)- شركة بترول الصحراء الغربيه (ويبكو)- شركة الشرقيه للزيت (زيتكو) وشركة أبو قير للاسمده والصناعات الكيماويه عن طريق تأجير الورش العائمة وسفن الخدمة والصيانه البحريه ولنشات رباط الناقلات وتنفيذ أعمال الغوص والصيانه التحت مائيـة للمنشآت البحريه المختلفه واعمال التكريك .
- قامت الشركه بتكريك وصيانة مرسى شركة النساجون للبتروكيماويات بمنطقة السخنه لاستقبال ناقلات البروبلين
- جارى تنفيذ أعمال إصلاح خط الشحن الخاص بميناء سيدى كرير لصالح شركة " سوميد " بعد أن فازت الشركه بمناقصة عالية لتنفيذ أعمال الاصلاح بقيمة 4 مليون دولار .
- تم التعاقد مع الهيئه المصريه لسلامة الملاحه البحريه عن طريق هيئة قناة السويس لصيانة المساعدات الملاحيه والعائمات بخليج العقبه والسويس.
- تم أنتشال الكراكه " الخطاب " بالتعاون مع ادارة الانقاذ بهيئة قناة السويس .
- نجحت الشركه فى التعاقد مع القوه متعددة الجنسيات لرفع واصلاح سفنها على قزق الشركه فى الاسماعيليه بدلا من الذهاب الى ميناء حيفا الاسرائيلى .
- تم بناء وتوريد عدد/2 قاطرة 5000 حصان بقوة شد 50 طن بالاضافه الى لنش ارشاد فى العام الحالى 2007 لصالح هيئة ميناء دمياط وقد حققت القاطرات قوة الشد والسرعه المطلوبه
- جارى بناء عدد/1 قاطرة 5000 حصان بقوة شد 50 طن لصالح هيئة ميناء بورسعيد .
- جارى تصنيع بلم (PLEM) لشمندورة الرباط والتغذيه A-5 بقطاع سيدى كرير لصالح شركة سوميد وستقوم الشركه بأعمال التركيب بقاع البحر .
- جارى عمل اصلاحات لسفن شركة ماريدايف وشركة خدمات البترول البحريه PMS وشركة مصر للبترول وهيئة ميناء دمياط وسفن ووحدات هيئة قناة السويس بجميع أنواعها .
- جارى صيانة شمندورات الشحن والتفريغ لميناء السخنه وميناء سيدى كرير الخاص بشركة سوميد بترسانتى الشركه بالاسماعيليه وابو قير .
- توريد وتركيب المرحلة الثانيه من خطوط المياه الرئيسيه داخل مدينة بورسعيد قطر1200 مم
- تطوير محطتى تنقية مياه (باماج بورسعيد - باماج السويس) .
- قامت الشركه بتطوير وحداتها البحرية لتواكب متطلبات شركة البترول والغاز العالميه بعد أن حصلت على شهادات التطابق للعمل معهم طبقا لاحدث نظم التشغيل والصيانه .
- تقوم الشركه بتدريب ورفع كفاءة أطقم الوحدات بالشركه بمعهد تدريب الموانى والهيئه المصريه لسلامة الملاحه البحريه والاكاديميه البحريه وكذلك تدريب ورفع كفاءة العاملين بقطاعات الشركه المختلفه .
- تقوم الشركه بميكنة أجهزة الحاسبات الاليه من خلال منظومة شبكة اتصالات بالاضافه الى تحديث وتطوير برامج متكامله للمخازن والحسابات وشئون العاملين والاجور والعمليات فى كافة القطاعات والادارات والاقسام .

إعـــــلان

شركة التمساح لبناء السفن

إحدى شركات هيئة قناة السويس
1 شارع الورشة الإسماعيلية

البريد الإلكتروني:
procurementtimsah@timsahshipbuildingoffshore.com

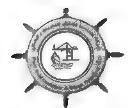
تعلن الشركة عن

رغبتها فى شراء سفينة خدمة وصيانة بحرية لحقول البترول والغاز (متعددة الأغراض)
بحالة جيدة (سنة البناء 1998 وبعدها)
قدرة 6000 - 7000 حصان

وقد تم تحديد يوم 2007/9/3 آخر موعد لقبول العطاءات ويمكن الحصول على كراسة الشروط والمواصفات من مقر الشركة عالية بدون مقابل ويمكن أيضاً الحصول عليها بالبريد الألكتروني.

Announcement
Timsah Shipbuilding Co.
Subsidiary of Suez Canal Authority
1El Warsha St. Ismailia - Egypt

E-mail:
procurementtimsah@timsahshipbuildingoffshore.com
T.S.C desires to purchase one maintenance / multi purpose Vessel for offshore Services for Oil and Gas fields with good conditions (Built in/or after 1998),of power 6000 - 7000 H.P
Tender due date 3/9/2007 Tender documents available for collection from the above abbress free charge
Also can asked E-mail



MINISTRY OF IN[illegible]
HOLDING COMPANY FOR MARITIME
AND LAND TRANSPORT

PORT SAID CONTAINER & CARGO HANDLING COMPANY

ISPS

PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives .

- Render best services and facilities to container vessels.
- Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.
- Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.
- Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2005/2006.

CONTAINER HANDLING ACTIVITY

- Terminal area: 435000m2
- Planned annual capacity: 700,000 TEU.
- Equipment: 7 Gantry Cranes.
  2 Mobile Cranes.
  7 Transtainer (RTG).
  34 Reach Stacker.
  47 Tractors & Semi-trailers.

- Inland terminal area: 50000m2
- Terminal capacity: 6000 TEU
- LCL store 2000m2

CARGO HANDLING ACTIVITY

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo .

WEB: www.pscchc.com E-MAIL.:info@pscchc.com

Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority Building , 6 floor

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235862 Fax : 002 066 3339347 / 002 066 3220419 P.O.Box : 1239



شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع تواصل مسيرة الانجازات

عزفت شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع سيمفونية رائعه تناغمت أوتارها لربط الخبره والإدارة مع الإدارة لتحقيق حجم تداول تخطى التوقعات رغم كل الصعاب التى تواجهها ودعمها لمسيرة عطاء لا تعرف اليائس لرفع أسم مصر وأسم الشركة فى مصاف أهم محطات العالم لترتقى من المركز الثمانين عام 2005 إلى الستين عام 2006 ضمن ترتيب محطات الحاويات العالمية.

وكما عرفت وحرر عنها فى كثير من المجلات والصحف المتخصصه بأسم (الصغيره العملاقة) لصغر حجم الساحات وتعاظم حجم التداول سنه تلو الأخرى.

لقد حققت محطة حاويات الشركه حجم تداول لم يحدث من قبل دولياً فى ظل محدودية المساحات لتخزينية بالميناء.

وتتطلع السركه منذ عام 2000 لتخطى الطاقة القصوى النظريه المخططة لها التى قدرت بـ800 ألف حاويه مكافئه فبدأت تخطى لطاقة القصوى عام 2004/2003 حيث حققت الشركه حجم تداول قدرة 821536 حاويه مكافئة وتوالت الإنجازات حيث حققت العام المالى2006/2007 حجم تداول قدرة 1026023حاوية مكافئة.

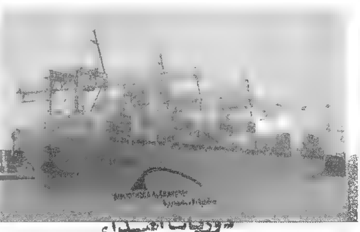
ولا تقف طموحات العاملين وأحلامهم عند تحقيق المليون فقط بل نأمل ونجاهد ونكافح من أجل أن يتخطى حجم تداول العام الحالى.

وكان أخر جوله تسويقيه للسيد اللواء محمد جلال ياسين رئيس مجلس الأدارة والعضو المنتدب فى الخارج نتائج مشرفه وكان رد الفعل قوى من الجانب الأجنبى ترحيب وأشادة بكفاءة المتميز من الخطوط الملاحية المتعاقدة مع الشركة والتى تقوم بدراسة إضافة خدمات جديده لها محطة حاويات الشركة.

وأثمرت الجهود التسويقيه لإدارة الشركة مع رئاسات الخطوط الملاحية بالخارج عن جذب خدمة جديدة لنداء محطة حاويت الشركة إعتباراً من أكتوبر القادم

وكان تعامل الشركة مع عملائها بأحدث الطرق الإلكترونية بداية من نداء السفن للمحطات من عرض البحر عبر رسائل EDI وتدعيم الخطوط الملاحيه بموقع الشركة على شبكة المعلومات الإنترنت WWW.Pscchc.com لدخول العميل على الموقع بالأسم المخصص له وكلمه السر لمتابعة مسار الحاويات الخاصه به ومعرفة المعدلات وحجم التداول الخاص به فقط أكبر الأثر فى استقرار تواجد الخطوط الملاحيه وإنماء حجمها بالمحطة.

يتم إستخدام جهاز (RDT) لأول مره بالموانئ المصرية لإحكام السيطره على التشغيل فورياً من على ظهر السفينة وحتى تسكين الحاوية داخل الساحات ودعم محطة حاويات الشركة بعدد/ 30 جهاز R.D.T (كمبيوتر محمول لاسلكى) للمساهمة الفعالة فى المتابعة وإحكام السيطرة على كافة مراحل تداول الحاوية بدءاً من ظهر السفينة ونهاية إلى وضعها بالخلية المخصصه لها بالساحات حيث تسجل كافة هذه المعلومات على الحاسب الآلى المركزى للشركة.



ولمواكبة التطور الجارى فى مجال المعدات للحفاظ على معدلات الأداء والمتميزة فقد أنتهجت الشركة سياسة الأمداد والتحديث لمعدات تداول الحاويات وفى يوليو الحالى تم إمداد أسطول المعدات بخمسة جرارات موانئ بالمقطورة بتكلفة إستثماريه تقدر 3921000 جنيه لتصبح قوة الجرارات بالمحطه 52 جرار موانئ.

ولتقليص زمن دوران الحاوية داخل المحطة والحفاظ على معدلات الأداء المتميزة فقد تعاقدت الشركة على توريد عدد 2 ونش رصيف عملاق على احدث طراز عالمى Super Post Panamax عدد 2 ونش ساحة عملاقه (ترانستينر) بتكلفة إستثمارية 92 مليون جنية سيتم تشغيلها فى ابريل 2008.

ليصبح إجمالى عدد أوناش الرصيف العملاقة تسعة أوناش رصيف عملاق وعدد عشره أوناش ساحة عملاق.

وبعد تدعيم الأرصفة والساحات بالأوناش والمعدات لخدمة تداول الحاويات قامت إدارة الشركة بإنهاء دراسة دعم المحطة بنظام G.P.S (التتبع عن طريق الأقمار الصناعيه) لتتبع وتحديد أماكن الحاويات بكل دقه والذى من شأنه تقليص زمن دوران الحاوية أيضا وسيتم تطبيق هذا النظام فى النصف الثانى من العام المالى الحالى.

مما لاشك فيه أنه سيتاح للمحطة إستيعاب تداول حجم أكبر إثر البدء فى تنفيذ مشروع تطوير المحطة حيث تنبأت إدارة السركة فى يناير 2004 بتعاظم حجم تداول الحاويات بمحطة حاويات الشركة وإحتمالية تخطية للطاقه القصوى النظرية المخططة لها.

لذا فقد قامت بإجراء دراسة لتطوير محطة حاويات الشركة تخلص فى إمتداد رصيف المحطه بطول 675م وعمق 16م حتى يتسنى لها إستقبال سفن الجيل الثامن.

مرت هذه الدراسة بمراحل متعددة من الدراسات المشتركه مع هيئة قناة السويس ثم الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى ثم وزارة الإستثمار وتوجت بموافقة السيد/وزير الإستثمار فى 2005/4/10 وتم إخطار وزارة النقل للتنسيق بين الشركة وهيئة ميناء بورسعيد بشأن وضع أسلوب تنفيذ المشروع.

بتاريخ 2005/7/25 تمت موافقة السيد/وزير النقل على مشروع تطوير محطة حاويات الشركة خلال حضور سيادته إنعقاد جلسة الجمعية العامة للشركة القابضه للنقل البحرى والبرى بذات التاريخ وأفاد سيادته أنه ستتم موافاته بأسلوب التنفيذ خلال شهر من تاريخه حتى يتسنى له إصدار القرار فى هذا الصدد

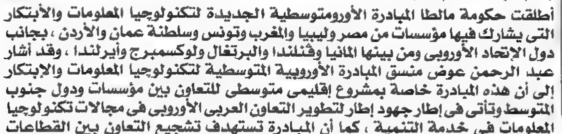
تجمد موقف مشروع التطوير طوال الفترة من 2005/7/25 وحتى تولى السيد اللواء بحرى/شيرين حسن رئاسة هيئة ميناء بورسعيد حيث قام بتنشيط إجراءات التنسيق مع كل من هيئة قنات السويس وإدارة الشركة والذى أفرز صدور موافقة السيد/وزير النقل عى تنفيذ مشروع تطوير محطة حاويات الشركة من خلال إمتداد الرصيف بطول 400م وعمق 16م على أن تخصص 275م الباقية لنشاط البضائع العامة والتى ستتولى هيئة ميناء بورسعيد طرحها وتسويقها

قامت وزارة النقل بموافاة وزارة الإستثمار بهذه الموافقة كذا بصورة من مقترح عقد الإمتياز بين الهيئة والشركة والذى حول بدوره الى الشركة القابضه للنقل البحرى والبرى للدراسة.

يترقب العاملون بالشركة بلهفة بالغة صدور قرار تنفيذ مشروع تطوير المحطة لما يعمونه على اليقين عن مردوده الإقتصادى للدولة وعائده المادى عليهم ومدى [illegible]

[illegible]







أطلقت حكومة مالطا المبادرة الأورومتوسطية الجديدة لتكنولوجيا المعلومات والأبتكار التى يشارك فيها مؤسسات من مصر وليبيا والمغرب وتونس وسلطنة عمان والأردن ، بجانب دول الإتحاد الأوروبى ومن بينها المانيا وفنلندا والبرتغال ولوكسمبرج وأيرلندا ، وقد أشار عبد الرحمن عوض منسق المبادرة الأوروبية المتوسطية لتكنولوجيا المعلومات والإبتكار إلى أن هذه المبادرة خاصة بمشروع إقليمى متوسطى للتعاون بين مؤسسات ودول جنوب المتوسط وتأتى فى إطار جهود إطار لتطوير التعاون العربى الأوروبى فى مجالات تكنولوجيا المعلومات فى خدمة التنمية ، كما أن المبادرة تستهدف تشجيع التعاون بين القطاعات المتماثلة فى الدول المشاركة وخاصة فى مجالات المياه والبيئة والطاقة المتجددة وتكنولوجيا المعلومات والإتصالات والنقل البحرى ، بجانب إستعراض المشروعات المشتركة التى يمكن عن طريقها نقل التكنولوجيا المتقدمة ، وإنشاء مركز تكنولوجى أورومتوسطى يربط بين المراكز العلمية والبحثية لدى الأطراف ، وإقامة مشروعات إستثمارية جديدة ، وتطوير المشروعات الحكومية القائمة أو الذى يسهم فيها القطاع الخاص وتدعمها منظمات المجتمع المدنى .

المؤتمر الدولى للمبادرة

يعقد المؤتمر الدولى للمبادرة بجمهورية مالطا خلال مارس 2008 فى إطار دفع التعاون الأورومتوسطى ، وتعزيز الحوار العربى – الأوروبى المشترك فى المجالات المختلفة ، ومن المتوقع ، أن يشارك فى المؤتمر إطرافا أوروبية أخرى متمثلة فى مؤسسات حكومية ومعاهد ومراكز علمية وتكنولوجية ، والهيئات ذات العلاقة بالتعليم والتدريب وشركات إستثمارية ومنظمات المجتمع المدنى بجانب الأطراف العربية ، ومن المتوقع أن يكون حوار المبادرة اقتصادياً أكثر منه سياسياً حيث سيتم التعاون فى مجالات البيئة والمياه والطاقة الجديدة وتكنولوجيا المعلومات والإتصالات والنقل البرى .

دعم الجامعة العربية للمبادرة

تحرص جامعة الدول العربية على تشجيع تلك المبادرات التى تهدف الى تفعيل وتعزيز العلاقات العربية الأوروبية ، وتحظى هذه المبادرة بدعم من السيد عمرو موسى الأمين العام للجامعة ، ويؤكد ذلك الرسالة المؤرخة 7 أغسطس الماضى التى أرسلها لرئيس وزارة مالطة رداً على رسالته التى حملها السفير جمال بيومى أمين عام اتحاد المستثمرين العرب بعد إجتماعه به فى مايو الماضى ، وقد وجهت الأمانة العامة للجامعة رسالة لإتحاد المستثمرين العرب فى 7 أغسطس الماضى وذلك فى إطار دعم الجهود لتفعيل هذة المبادرة بعرض موضوعها على الآليات التشريعية العربية الممثلة فى المجالس الوزارية المتخصصة ، والمجلس الإقتصادى والإجتماعى .

لقاءات فى القاهرة

زار وفد أوروبى يمثل إدارة المبادرة القاهرة خلال الفترة من 22 إلى 25 يونيو الماضى حيث تمت مناقشة أبعادها وتأييد ومساندة حكومات الدول المشاركة لها من خلال العديد من اللقاءات لدراسة المشروعات المشتركة التى يمكن عن طريقها نقل التكنولوجيا المتقدمة والمناسبة من خلال مركز تكنولوجى أورومتوسطى يربط بين المراكز العلمية والبحثية فى الجانبين، وقد تم توقيع مذكرات التفاهم مع هذه المراكز تناولت مجالات التعاون المشتركه وقد إجتمع الوفد الأوروبى بالدكتور أحمد جويلى أمين عام مجلس الوحدة الإقتصادية العربية حيث تم توقيع مذكرة تفاهم مع المجلس بهدف تطوير القطاعات المتماثلة على جانبى المتوسط فى كافة المجالات، وإقامة منطقة تكنولوجية عربية وفق إستراتيجية التكامل الإقتصادى العربى للنهوض بمستوى المعرفة التكنولوجية فى الوطن العربى، والتفاعل فى مجال التطوير التكنولوجى عن طريق إقامة برنامج شبكة البحث العلمى والتكنولوجيا العربية، وإقامة برنامج لتحويل الوطن العربى إلى منطقة إلكترونية.

ورش عمل لمجالات التعاون

من أهم ورش العمل التى عقدت لمجالات التعاون :

* ورشة عمل عقدت فى مالطا خلال شهر نوفمبر الماضى حضرها العديد من الجهات العربية والأوروبية حيث تم تناول مجالات التعاون المشترك بين دول جنوب المتوسط.
* ورشة عمل عقدت فى مالطا خلال الفترة من 23 إلى 25 مايو 2007 شارك فيها وفد من إتحاد المستثمرين العرب برئاسة السفير جمال بيومى أمين عام الإتحاد ومشاركة الدكتور عبد الرحمن عوض عضو مجلس إدارة الإتحاد ورئيس المركز العربى الأفريقى إلى جانب أطراف عربية وأوروبية متمثلة فى المؤسسات الحكومية والمعاهد والمراكز العلمية والتكنولوجية ومنظمات المجتمع المدنى.
* ورشة عمل عقدت فى 24 يونيو 2007 بمقر جامعة الدول العربية تحت رعاية السيد عمرو موسى الأمين العام شارك فيها وفد أوروبى بجانب ممثل الأمين العام ومديرى الإدارات الفنية بالجامعة والعديد من الشخصيات المصرية والعربية والأوروبية، وممثلى الجهات والمؤسسات السياسية والعلمية والأكاديمية المهتمة بتدعيم التعاون الأورومتوسطى، وتناولت الورشة العديد من المناقشات والحوارات حول أبعاد ومسارات المبادرة، والدور الفعال لها فى تقوية وتطوير القطاعات البحثية والتكنولوجية فى دول جنوب المتوسط، وقد تم توقيع مذكرة تفاهم تضمنت آفاق التعاون العربى الأوروبى من خلال هذه المبادرة.

ورشة عمل قادمة: يجرى المركز العربى الأفريقى المفوض من إدارة المبادرة الإعداد لورشة عمل ستعقد فى تونس يومى 29، 30 نوفمبر القادم، وذلك لحث دول شمال أفريقيا والدول العربية على المشاركة فى ورش العمل والمؤتمر، بجانب إجراء إتصالات واسعة للموافقة على إنشاء مراكز تكنولوجية ومراكز الإبتكار لتطوير القطاعات التى تستهدف فيها المبادرة، كما أنه من المتوقع خلال الفترة القادمة عقد مجموعة من ورش العمل للتكنولوجيا فى بعض الدول المتوسطة.

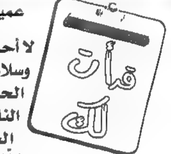
ويجرى حالياً التنسيق مع إدارة شئون منظمات المجتمع المدنى بجامعة الدول العربية لدعوة عدد من مؤسسات المجتمع المدنى العربى بغرض الإسهام فى إنجاح المبادرة الأورومتوسطية لتكنولوجيا المعلومات والإبتكار.





نظرة إلى العاملين فى البحر

عن مجلة (BIMCO BULLETIN APR . 2007)



عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل



لا أحد يختلف على أن العنصر البشرى هو أهم العناصر فى كفاءة وسلامة صناعة النقل البحرى. فالقواعد الدولية والتصميمات الحديثة للسفن ساهما فى إيجاد سفن أفضل ولكن بدون أفضل الناس لتشغيلها فإن المهمة تكون قد تم نصفها فقط فالتقنية الحديثة هى وسيلة فقط أما العاملون فى السفن فهم الذين يشغّلونها بكفاءة ويجعلونها سالمة لتحقيق الفائدة والربحيّة.

ومن الحقائق الغريبة أننّا فى القرن الـ21 وسفننا أفضل تصميماً عن سابقتها والعاملون فى البحر مؤهّلون أكثر للعمل بمهارة. فإن معاملة هؤلاء العاملين فى البحر فى الموانى الاجنبية غير مشجّعة ومثبطة لهم. ففى عالم ينادى الجميع فيه بحقوق الإنسان، فإن حقوق الإنسان للعاملين فى البحر يزداد تجاهلها.

ومالك السفينة فى إستطاعته أن يعمل الكثير لجعل حياة العاملين فى سفينته مقبولة وجذابة، فيمكنه الإهتمام بأماكن الإعاشة المريحة لهم فى السفينة وتوفير الغذاء الجيّد لهم. كما أن التقنّية الحديثة قد ساهمت بالكثير لتقريب المسافة بين العاملين فى السفينة وبين ذويهم ومن يحبّونهم من أفراد العائلات والأصدقاء.

أما الأحوال الأخرى كالماهيات والمعاشات ورحلات الترفيه والإجازات فيمكن أن تكون جاذبة لهم أيضاً. كما يمكن لمالك السفينة والقائم بتشغيلها تشجيع العاملين عليها بالتدرّج فى الأعمال والترقّى فى الرتب، إلى جوار تحسين تقنية العمل على السفينة. وكل ذلك سيجذب أفضل العاملين لأحسن مّلاك السفن، ويقوّى الروابط بينهم وأخيراً يُسهّل عمليات تعبئة أفضل الناس للعمل فى البحر والمحافظة عليهم فى العمل . لكن ملاك السفن والقائمين بتشغيلها لا يمكنهم التأثير فى معاملة السلطات فى الموانى الأجنبية للعاملين فى السفن.

وهذا أمر يعتبر ذات أهمية ويهدّد بجعل عملية جذب أفضل الأفراد للعمل فى البحر والإحتفاظ بهم فى العمل من الأمور الصعبة.

والتمسّك والتعصبُّ الزائد بقوانين الهجرة التى تجعل من الصعب على العاملين فى البحر الإستمتاع بالأجازات المستحقة لهم فى البحر فى الموانى الأجنبية، يعتبر تصّرفاً غير لائق من قبل سلطات الموانى الأجنبية. وهذه القوانين ليس لها داعى لأنها تعامل العاملين فى البحر كأنهم نوع من الأعداء الأجانب، وهذا فى بعض الأحيان، يجعل العاملين فى البحر يتخذون مواقف العداء من سلطات الموانى الأجنبية. فمعاملة هؤلاء العاملين فى البحر على أنهم مجرمون أو إرهابيون يعتبر تحقير لهؤلاء المهنيين الذين يرون أن لهم دوراً فى تأمين سفنهم والموانى الأجنبية التى تزورها سفنهم. وفوق ذلك هو معاملة العاملين فى البحر الذين يعملون فى سفن تقع لها حوادث بحرية، حيث يجدون أنفسهم مُجرمين نتيجة الحوادث البحرية التى تقع فيها سفنهم أثناء إقترابها أو أثناء وجودها فى الميناء الأجنبى ، لأنهم عاملون فى البحر أجانب.

وتدرس منظمة BIMCO هذا الوضع والإجراءات الواجبة بشأن إصدار تأشيرات دخول الموانى الأجنبية للعاملين فى البحر، وما يلزم هذا من تعديل فى بطاقات الهويّة للعاملين فى البحر وكذا الكود الدولى للسلامة فى السفن والموانى المعروف بـISPSC وتأثيرات ذلك كله على حياة العاملين فى البحر، وما يحتاجه الأمر لتحسين معاملة العاملين فى البحر مع الأخذ فى الإعتبار متطلبات القوانين الخاصة لسلطات الموانى الأجنبية وكذا الخطوط الإرشادية للمنظمة البحرية الدولية IMO والمنظمة الدولية للعمال ILO فى معاملة العاملين فى البحر الذين تقع لسفنهم حوادث فى الموانى الأجنبية

وقد قدمت منظمة BIMCO دراسة عن المعاملة العادلة الواجبة للعاملين فى البحر، وخاصة هؤلاء الذين تصل سفنهم الموانى الأمريكية، مع تفهُّم المنظمة ما تقوم به سلطات الموانى الأمريكية بعد الحوادث الإرهابية هناك وهناك مشاكل أخرى فى العلاقات البينّية بين السفن وسلطات الموانى والتى يعانى منها العاملون فى البحر وهى البيروقراطية وعدم تقدير السلطات أن السفن تُعتبر مساكن للعاملين فيها كما أنها مكان لعملهم، وعلى ذلك فإن المعاملات والمطالب الغير مقبولة فى بعض الموانى تُفسد تصّرفات وسلوكيات العاملين فى البحر وتسعى المنظمة إلى تذليل هذه الصعوبات لأن هذه ستؤثر على حياة العاملين فى البحر الذين يستحقون أفضل معاملة



قناة السويس حديث عن الوزن والأهمية

الجزء الثاني

بقلم/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجيستيات



ذكرنا فى العدد السابق الحقائق التاريخية لقناة السويس وتكلمنا عن المزايا والفوائد التى قدمتها قناة السويس للتجارة العالمية وطرق ومسالك التجارة فى عصور ماقبل إفتتاح قناة السويس وسوف نعرض فى هذا العدد الحقائق الجغرافية والفنية عن قناة السويس ودورها فى رخاء الإقتصاد العالمى.

2- حقائق جغرافية وفنية .. عن قناة السويس :

قناة السويس .. هذا المعبر المائى الإستراتيجى . الذى يسهم فى نمو وإزدهار تدفقات التجارة الدولية .. وحركة الملاحة ما بين القارات والأقطار .. فى منطقة تعد من أكثر مناطق العالم إحتواء على البحار والخلجان والممرات فى العالم قاطبة .. فما هى ملامحها الجغرافية، وخصائصها الفنية؟

تجرى قناة السويس ما بين مدخلها الشمالى على البحر المتوسط عند بورسعيد .. ومدخلها الجنوبى على خليج السويس، عند مدينة السويس، دون عوائق جيولوجية أو تضاريسية أو مناخية .. ويمضى مجراها فى تربة تختلف مكوناتها وخصائصها الجيولوجية من منطقة إلى أخرى اختلافات غير جسيمة.

فطبقات التربة فى بورسعيد وما حولها عبارة عن تراكمات رسوبية (سلتية) نتجت عن فيضانات النيل وإندفاع مياهه إلى البحر المتوسط من فرعى دمياط ورشيد بما تحمله من ملايين الأطنان من الطمى .. وتمتد مركبات هذه التربة جنوباً إلى مدينة القنطرة، لمسافة نحو 40 كيلو متراً.

وإلى جنوب مدينة القنطرة تختلف تكوينات التربة حيث تختلط الرمال الناعمة بالمكونات الطميية حتى منطقة كبريت .. وفيما يلى ذلك من عند كبريت حتى مدينة السويس تختلف عناصر التربة .. إذ يغلب عليها التماسك، بسبب تخلل العروق الصخرية لها .. بعض هذه العروق من الصخور الرملية الهشة ... والبعض الآخر من الأحجار الجيرية (الكالسيوم).

ويعد الحزام الجغرافى الذى يحتوى على مجرى قناة السويس، من أكثر المناطق الجغرافية ملاءمة فى مناخه للملاحة .. إذ لا تسقط فى هذه المنطقة أمطار غزيرة فى أى فترة من فترات العام .. ولا تهب عليها رياح عاتية أو أعاصير، ودرجات الحرارة فيها معتدلة ولا تتفاوت درجاتها تفاوتا واسعا ودرجة وضوح الملاحة البحرية عالية فى معظم أيام السنة، بحيث لا يحتاج المرور فى القناة إلى أجهزة إليكترونية دقيقة ...كما تتمتع القناة بإطار إجتماعى لا تنتج عنه أى مخاطر للسفن المبحرة فى مجرى القناة.

وتتميز قناة السويس، بأن سطحها المائى ذا مستوى واحد، والفوارق ما بين مستويات المد ليست كبيرة .. إذ يبلغ أدناها 40 سم فى الشمال .. وأعلاها 150 سم فى الجنوب ..

ونظراً لإختلاف المكونات الطبيعية والصناعية للتربة التى يجتازها ممر قناة السويس .. فقد وضعت تكسيات حجرية وحديدية قوية لحماية ضفاف المجرى من الانهيار .. سواء بفعل التيارات المائية القوية المتولدة من حركة السفن العابرة .. أو بفعل العوامل الأخرى ..

وعلى جانبى مجرى قناة السويس توجد Pollards (شمعات حديدية) موضوعة على مسافات متساوية، كل منها 200 مترا .. لرباط السفن فى حالات الطوارئ ... كما توجد علامات إرشادية واضحة، لتحديد المسافات الكيلو مترية ..

وهناك علامات للإرشاد (شمندورات) تحدد الطريق الملاحى .. منها إشارات ضوئية، ومنها علامات عاكسة ... تحدد مجرى الملاحة فى القناة أثناء الليل.

وعلى الضفة الغربية للقناة توجد 11 محطة بحرية .. على مسافات متساوية .. كل منها تبلغ 10 كيلو مترات .. لمتابعة وتأمين تحركات السفن، على طول قناة السويس، وتمتد قناة السويس، لمسافة طولها نحو 163 كيلو متراً .. من ميناء بورسعيد شمالاً .. إلى بور توفيق جنوباً.

وفيما وراء هاتين النقطتين، فإن القناة تمتد إلى مسافة نحو 193 كيلو متراً .. من عند مدخل بوغاز بورسعيد الشرقى إلى مدخل بور توفيق.

ويبلغ طول قناة السويس إلى إجمالى طول السواحل المصرية البالغة 2400 كيلو متراً، نحو %7 .. غير أنها تمثل أهم قطاع مائى ، ليس فى مصر فقط ... بل فى العالم برمته ..

ويبلغ طول القناة من بورسعيد إلى الإسماعيلية 78.500 كيلو مترا.

ومن الاسماعيلية إلى السويس نحو 83.750 كيلو متراً.

وتبلغ القطاعات المزدوجة فى القناة 68 كيلو متراً .. بنسبة %42 من طول القناة .. هذه الممرات المزدوجة هى .

- تفريعة بورسعيد وطولها قرابة 26.5 كيلو متراً.
- تفريعة التمساح وطولها 5 كيلو متر.
- تفريعة الديفرسوار وطولها قرابة 28 كيلو متراً.

وجميع هذه التفريعات شقت عام 1980

- تفريعة البلاح وطولها 8.5 كيلو متر . شقت عام 1955.

وقد أنشئت هذه الأجزاء المزدوجة، لتمكين السفن من مرونة وسرعة السير فى قناة السويس وزيادة عدد السفن العابرة ..

ويمر مجرى القناة

- ببحيرة التمساح .. الواقعة عند الإسماعيلية ..
- والبحيرات المرة .. الواقعة فى منتصف المسافة تقريباً ما بين الإسماعيلية والسويس.

ويتراوح مساحة القطاع المائى للقناة من 3900 إلى 4300 تزاد إلى 4000 – 4500 متراً مربعا.

- كما يتراوح عرض صفحة القناة من 300 إلى 365 متراً.

ويبلغ العرض ما بين الشمندورات التى تحدد مسار السفن من 180 – 205.

- ويبلغ أقصى غاطس مسموح به لعبور السفن 56 قدماً (نحو 17.11 متراً).
- والسرعة المسموح بها فى القناة لناقلات البترول المحملة 13 كم / ساعة.
- والسرعة المسموح بها للناقلات الفارغة والسفن الأخرى 14 كم / ساعة.
- ويتراوح زمن عبور السفن للقناة ما بين 12 إلى 16 ساعة.
- وتصل طاقة القناة الإستيعابية 76 سفينة.
- وتمر السفن فى القناة، بنظام القوافل .. وتعبر القناة ثلاث قوافل يومياً
- قافلتان من الشمال .. وقافلة من الجنوب ..
- وتخضع كل قافلة لنظام محدد من حيث مواقيت دخول القناة .. والسرعات المسموح بها.
- ويتولى مرشد وهيئة قناة السويس إرشاد السفن من مواقع انتظارها فى خليج السويس حتى خارج ميناء بورسعيد إلى البحر المتوسط .. ومن مناطق انتظارها خارج ميناء بورسعيد .. حتى خليج السويس ..
- ولتوفير الخدمات للسفن العابرة .. إقيمت ترسانتان لبناء وإصلاح وصيانة السفن:

الأولى: فى بورسعيد عند المدخل الشمالى للقناة .. التى تعتبر أقدم الترسانات فى المنطقة العربية .. تضطلع بأنشطة الإصلاح والصيانة منذ أكثر من 90 عاماً .. كما تقوم بأنشطة بناء السفن منذ 30 عاماً .. مما أكسب عامليها ومهندسيها خبرات عملية واسعة فى هذه المجالات.

ومن أنشطتها:

- صيانة وإصلاح الوحدات البحرية المختلفة.
- بناء الوحدات البحرية المختلفة .. كالسفن والقاطرات وغيرها.
- الأعمال الهندسية العامة .. وتصنيع قطع الغيار.
- عمليات الانقاذ البحرى .. واللحام والقطع تحت الماء.

وإمكاناتها الفنية:

- بها مزلق لبناء السفن حمولة ساكنة 20 الف طن .. طوله 150 متراً وعرضه 43 متراً.
- عدد 3 أحواض عائمة تتعدد قدرات رفعها من 5 الاف إلى 10 آلاف و 25 الف طن.
- أوناش عائمة بقدرات حتى 500 طن على الخطاف الرئيسى و1400 طن على أوناش السحب ..
- أرصفة إصلاح بأطوال إجمالية حوالى 2000 متراً ... إلى جانب ساحات إصلاح مساحتها حوالى 8500 مترا مربعاً.
- فريق إنقاذ بحرى مزود بأحدث معدات الغطس والإنقاذ وأعمال تحت الماء.
- مركز تدريب لتخريج العمالة المتخصصة بطاقة إجمالية 800 طالب، ومدة الدراسة 4 سنوات.

والترسانة الثانية:

فى السويس .. ونشاطها الرئيسى · بناء وإصلاح الوحدات البحرية الصغيرة والمتوسطة .. وتصنيع كافة منتجات الفيبرجلاس .. وأهمها الوحدات البحرية حتى أطوال 40 متراً.

وإمكاناتها الفنية:

- رافعة قدرتها 2000 طن مزودة بعدد (5) سكة للإصلاح والبدء طول السكة الواحدة 70 مترا.
- مصنع لمنتجات الفيبرجلاس، من أكبر المصانع فى الشرق الأوسط، يقوم بإنتاج الوحدات البحرية حتى طول 40 متراً من الفيبرجلاس.
- أوناش عائمة بقدرة رفع حتى 500 طن على الخطاف الرئيسى .. وحتى 1400 طن على

أوباش السحب..

- ورش مزودة بأحدث المعدات مثل ورش بناء السفن والآلات والكهرباء.

- فريق بقاد بحرى مزود بأحدث المعدات للغطس والانقاذ وأعمال تحت الماء.

3- قناة السويس .. ودورها فى رخاء الاقتصاد العالمى :

عقب حفر قناة السويس إكتسبت أوروبا أهمية إقتصادية جديدة .. فالتجارة البحرية وضعت أوروبا فى بؤرة الأسواق العالمية .. وجلبت لها المواد الخام فى أوقات قصيرة مما زاد من وتائر دورات الإنتاج .. ودورات التجارة .. ويعنى هذا فى المحصلة النهائية .. مزيد من التراكمات الرأسمالية .. ونمو لثروات ..

- كما لم تعد إفريقيا الشمالية والشرقية محاصرتين فى زقاقين مغلقين هما البحر الأحمر، والبحر المتوسط.

- ولم يعد الشرق الأقصى بعيد المنال، كما كان عبر الطرق التجارية القديمة.

- فقد أحدثت القناة ثورة تجارية ... وفتحت عصراً جديداً للاقتصاد الدولى ، بهذا الإنقلاب لهائل فى طرق المواصلات .

- كما أعادت رسم خرائط العالم بكامله .. ورتبت أوضاعه الإقتصادية على أسس حديثة .. وجعلت لتجارة العالمية تشهد فتحاً جديداً، يقوم فيه النقل البحري، باعتباره أهم وأرخص وسائل نقل التجارة البحرية التى تقدر بنسبة 80% من جملة التجارة الدولية، بتقديم حوافز ومزايا لم تتح من قبل.

- وإستطاعت القناة أن تكون همزة الوصل المؤثرة فى إعادة ترتيب العلاقات ما بين البحار والمحيطات .. والقارات، والأقاليم .. والأقطار .. الكتل الجغرافية .. والكتل الإقتصادية.

- ومن المزايا ،لتى ترتبت على إستخدام مجرى قناة السويس .. قلة المخاطر التى أدت إلى خفض قيمة التأمين على مشحونات ورسائل البضائع .. فقد كانت 2.5% على الرحلات حول رأس الرجال الصالح .. هبطت إلى 1% مع المرور فى قناة السويس.

- كما كان من نتائج افتتاح القناة، الإنخفاض السريع فى أسعار بضائع الشرق فى أسواق الغرب.

- وقد أدى إفتتاح القناة إلى ثورة فى صناعة بناء السفن، حيث أدى إلى استبدال السفن التجارية بالسفن الشراعية .. فقبل افتتاح القناة كانت نسبة السفن الشراعية 85% من جملة الأسطول التجارى العالمى ..

وقبل أفتتاح القناة كان التفوق التجارى والملاحى الأكبر تستأثر به شركتان ملاحيتان أوربيتان كان لهما التفوق الساحق فى حوضى البحرين الأحمر والمتوسط .. هما:

- شركة P & O البريطانية.

- وشركة مساچيريه مارتيم الفرنسية.

وبعد إفتتاح القناة، سارعت كثير من الدول، إلى إنشاء خطوط ملاحية جديدة، لتصل بضائعها مباشرة دون الاعتماد على خطوط دول أخرى ..

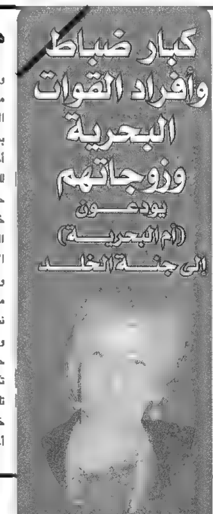
وتتميز القناة بأنها بتظلها لنطاق جغرافى تنتشر على جانبيه مدن تجارية وصناعية، وموانئ تقوم على خدمة المجرى الملاحى ..

فميناء بورسعيد، أنشئ ليكون أهم ميناء لتداول بضائع الأقطرمة والترانزيت فى المنطقة .. ومحطة تزود السفن بحاجتها من المؤن والوقود .. ومركزاً لإمداد السفن بأطقم البحارة .. وترسانة لصيانة وإصلاح السفن.

وميناء الإسماعيلية، أقيم ليكون قاعدة صناعية فنية، وميناء وسطيا ما بين ميناءى بورسعيد والسويس ..

وميناء السويس، الذى يعتبر ميناء محورياً على قمة خليج السويس، يتعامل مع تجارة مصر مع دول شرق أسيا والشرق الأقصى، وشرق إفريقيا ومنطقة الخليج، وفيه مجمعاً صناعياً لتكرير البترول، وتقع محطة استقبال وضخ خط أنابيب سوميد إلى الجنوب منه .

وعلى جانبى القناة توجد شبكة من الخطوط البرية ... والسكة الحديدية، والمائية، عبر بحيرة المنزلة إلى داخل القطر ... والظهير المباشر فى مدن الدلتا وسيناء، والعاشر من رمضان ..



هى السيدة الفاضلة/ سميره هانم العلايلى

وإسمها الرسمى سميرة محمود خيرى خورشيد كريمة محمود باشا خيرى والأميرة قدرية حسين وحفيدة السلطان حسين كامل والسلطانه ملك وهى أم البحرية بعد وفاة عمتها السيدة/ عصمت هانم محسن حفيدة أمير البحر حسن باشا الإسكندرانى الذى كان قائداً للقوات البحرية المصرية فى عهد محمد على والذى حقق الإنتصارات العديدة فى المعارك البحرية الذى خاضها فى ذلك الوقت ولقد ولدت السيدة سميرة العلايلى فى عام 1922 وتوفيت إلى رحمة الله يوم الإثنين الموافق 2007/7/23 عن عمر يناهز 85 عام ولقد عاشت حياتها لغيرها وكرست جهودها لأبنائها من رجال القوات البحرية ولمصر أن تفخر بأن من نسائها من لهن هذا التاريخ المشرف وهذا العمل المثمر وتلك الحياة العريضة لأعمالها المجيدة ونأمل أن تكون حياتها وتاريخها نموذجاً لسيدات مصر يقتدين به وأن تكون جهودها سبيلاً لهن يتميز سن خطاه فما أعظم تلك الجهود البناءة وما أجمل تلك الأعمال الخيرية خصوصاً إذا إتصلت وسارت سنة حسنة ومنذ رحيل أم البحرية عصمت هانم محسن فى أوائل السبعينيات تسلمت الرسالة من بعدها سميرة هانم العلايلى عام 1973 وكذلك بعض السيدات اللائي كُنّ على صله وثيقة بأم البحرية عصمت هانم محسن وعلى رأسهن السيدة سميرة العلايلى وكونت جمعية أم البحرية لرعاية الأسرة فى عام 1973 بجهودها العظيمة بالتنسيق مع كبار قادة القوات البحرية وزوجاتهم ولازالت تلك الجمعية للآن تؤدى رسالتها الكريمة فى المجالات الإجتماعية والأعمال الخيرية ومقر الجمعية 3 شارع أمين ماهر (يوسف عاداه سابقاً).

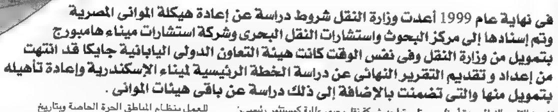
جمعية أم البحرية لرعاية الأسرة
المشهرة برقم ١٩٢
٣ ش على أمين ماهر (يوسف عاداه سابقاً)
خلف سينما مترو - ت / ٤٨٧٠٣٣٠
إسكندرية

ومن خلال حبها لوطنها مصر الخالدة بذلت أقصى جهودها لخدمة أفراد القوات البحرية وأسرهم كما أنشأت جمعيات الروتارى بالأسكندرية والمملكة الأردنية الهاشمية وتركت ورائها جيلاً متميزاً من رائدات العمل الإجتماعى رحم الله الراحلة الكريمة رحمة واسعة.

بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

شركات الحاويات خصخصة أم عمعمة؟

الجزء الأول



فى نهاية عام 1999 أعدت وزارة النقل شروط دراسة عن إعادة هيكلة الموانى المصرية وتم إسنادها إلى مركز البحوث واستشارات النقل البحرى وشركة استشارات ميناء هامبورج بتمويل من وزارة النقل وفى نفس الوقت كانت هيئة التعاون الدولى اليابانية جايكا قد انتهت من إعداد و تقديم التقرير النهائى عن دراسة الخطة الرئيسية لميناء الإسكندرية وإعادة تأهيله بتمويل منها والتى تضمنت بالإضافة إلى ذلك دراسة عن باقى هيئات الموانى .

وانتهت الدراسة الأولى حيث تضمن التقرير النهائى عدة أجزاء من أهمها :.

1. خصخصة أنشطة الموانى المصرية .
2. المنافسة فى الموانى المصرية .
3. تطوير الموانى من المنظور التشريعى .
4. نظام المعلومات المحاسبى المتكامل وميكنته .

وفيما يتعلق بخصخصة أنشطة الموانى .فلقد تضمنت الدراسة عرض بديلين لاعادة هيكلة التشغيل بالموانى .

● **البديل الأول (A)** تغيير وضع شركات قطاع الأعمال العام القائمة حاليا بحيث يتضمن الخطوات التالية :.

1. تحويل الشركات إلى شركات خاصة أى خروج الشركات من القانون 203 لسنة 1991.
2. تغير أوضاع .لعاملين بتعويضهم .
3. إعادة تنظيم الشركة (معونه خارجية) طبقاً لمراكز الربحية .
4. وضع برنامج للأفراد ووضع نظام للتكاليف .
5. بيع مساهمات الحكومة عن طريق بنك مناسب حيث يتملك البنك كل المساهمات لفترة

انتقال بغرض بيعها بعد ذلك باسلوب مناسب ومن الموصى به البحث عن مستثمر استراتيجى خاصة لمحطات الحاويات لمساهمين دوليين ليتملكوا غالبية الأسهم .

● **والبديل الثانى (B)** فيه يتم إيقاف أنشطة شركات قطاع الاعمال العام العاملة ويتم تصفيتها والإعلان عنها سواء محليا أو دوليا .

وتم مناقشة البديل المناسب لكل شركة تداول بكل ميناء خاصة تداول الحاويات :.

1. ميناء الإسكندرية

من المقترح أن يتم تطبيق البديل الأول على محطة تداول الحاويات القديمة بميناء الإسكندرية أى طرحها فى مناقصة مع إضافة التوسع فيها بإضافة رصيف 55 إلى 61 إليها لتنميتها طبقا لما ورد بدراسة جايكا السابق الإشارة إليها .

وتحديد نطاق نشاط محطة الحاويات فى المحطة القائمة حالياً بالدخيلة مع إضافة الرصيف 98 و99 إليها .

أى يتم خصخصة محطة الحاويات بميناء الإسكندرية وتحديد نطاق حاويات ميناء الدخيلة.

2. ميناء دمياط

● **البديل الأول :.** يتم خصخصة الميناء كوحدة واحدة ويتم إدارته بمشغل واحد فقط ويتم تشغيل الميناء بمحطاته المختلفة لتداول البضائع والحاويات بهذا المشغل وهذا البديل يخلق محتكرا

البديل الثانى :. يتم فيه تقسيم الميناء إلى ثلاث وحدات .

الأولى : يركز على تدول الحاويات .

الثانية : لتداول البضائع العامة .

الثالثة : لتداول الحبوب والصب الجاف والسائل.

وهذا البديل يؤدى إلى مواجهه الاحتياجات بالتخصص والمنافسة والاعتماد على الخبرة وعلاقات العملاء فى التشغيل القائم حالياً .

ويتم خصخصة شركة دمياط لتداول الحاويات كلياً طبقاً للبديل A نظراً لارتفاع مساهمة المحطة فى الترانزيت فان ذلك يستلزم تواجد شركة نقل بحرى عالية كمستثمر رئيسى. و الوحدتين الأخرتين يتم الإعلان عنهما فى مناقصة .

وهذا البديل سوف يحقق منافسة حيث أن المشغلين (الحاويات البضائع العامة) يسمح لها بتقديم كل من الخدمتين . وهذا الحل يتطلب المحافظة على إمكانية التوسع فى الطاقة خاصة مشغلى محطة الحاويات .

3. ميناء بور سعيد

حجم الحاويات التى يتم تداولها بالميناء الحالى (بور سعيد غرب) سوف تنخفض كثيرا بالنظر إلى المنافسة التى ستظهر من ميناء شرق بور سعيد الجديد وذلك نظراً إلى الإدارة الخاصة للميناء الجديد ولذلك فمن المتوقع أن يزداد تداول البضائع العامة و انخفاض تداول الحاويات الترانزيت ولذلك كان تداول البضائع العامة والحاويات يتم تداولهما بشركة واحدة ومواجهة احتياجات السوق التى يمكن للمشغل الواحد أن يجمع موارده ويخفض السعر .

ونعرض فيما يلى ما آلت إليه أوضاع شركات الحاويات العاملة بالموانى الثلاث طبقاً للحسابات الختامية لعام 2006/2005 لمعرفة ما إذا كان الأمر يتطلب خصخصتها طبقا لما ورد بالدراسة التى تم عرضها خاصة وأنها تعمل الأن فى ظل تواجد الميناءين الخاصين بشرق بور سعيد وميناء شمال السخنة أم أن الأمر يتطلب المحافظة عليها بأوضاعها الحالية لتطوير أدائها ومواجهة المنافسة وأن تكون أداه قوية فى يد هيئات الموانى المختلفة والاكتفاء بما يتم إنشاؤه من شركات للحاويات الخاصة فى كل من ميناء الإسكندرية وميناء دمياط .

أولا : يتبع الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى ثلاث شركات للحاويات هى

شركة الاسكندرية لتداول الحاويات والبضائع .

شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع .

شركة بور سعيد لتداول الحاويات والبضائع .

والشركات الثلاث هى شركات مساهمة مصرية تابعة تخضع لأحكام القانون 203 لسنة 1991 وصدر قرارى الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة أرقام 4797 ، 460 فى 2004/2/28،

16/1/2005 بالموافقة على تحويل نشاط تداول الحاويات ومقوماته للعمل بنظام المناطق الحرة الخاصة طبقاً لأحكام قانون ضمانات وحوافز الاستثمار رقم 8 لسنة 1997 وذلك لشركة بورسعيد لتداول الحاويات وشركة الإسكندرية فى حين انه بالنسبة لدمياط فلقد صدر قرار رئيس الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة رقم 2/3621 لسنة 2004 بتاريخ 10/14/ 2004 بالموافقة على تحويل نشاط تداول الحاويات ومقوماته للعمل بنظام المناطق الحرة الخاصة وبتاريخ 29/11/2004 صدر قرار نائب رئيس الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة رقم 1/4165 لسنة 2004 بالترخيص لمشروع دمياط لتداول الحاويات بمزاولة النشاط بنظام المناطق الحرة الخاصة .

بلغ رأس المال المدفوع للثلاث شركات 277.7 مليون جنيه فى 2006/6/30 مقارناً بما كان عليه فى 2005/6/30 وقدره 257.7 .

ويبلغ عدد الأسهم للشركات الثلاث 45540807 سهم موزعة كمايلى على الشركات وموزعة على الجهات المالكة لتلك الأسهم .

جدول رقم (1)

عدد الأسهم (سهم)

بيان	شركة الاسكندرية	شركة دمياط	شركة بورسعيد	جملة
هيئات الموانى	9840000	2500000	4216200	16556200
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى	13616200	4191740	4469605	22277545
شركات الحاويات والتوكيلات	---------	2313475	2227335	4540810
القطاع الخاص	1143800	994785	27667	2166252
اجمالى	24600000	10000000	10940807	45540807

ومنه يتبين ان عدد الأسهم فى شركة الإسكندرية يبلغ 24600ألف سهم قيمة السهم خمسة جنيهات حيث تمتلك هيئة ميناء الاسكندرية 40% منها وتمتلك الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى 55.35% والباقى نسبة 4.65 للقطاع الخاص.

فى حين ان عدد أسهم شركة دمياط يبلغ 10000ألف سهم قيمة السهم 10جنيه وتمتلك هيئة ميناء دمياط منها 25% والشركة القابضة تمتلك 41.92 % وشركة بورسعيد لتداول الحاويات تمتلك 23.13% والقطاع الخاص يمتلك 9.95% .

بينما عدد الأسهم بشركة بورسعيد يبلغ 10940807سهم قيمة السهم خمسة جنيهات تمتلك هيئة ميناء بورسعيد منها 38.536% والشركة القابضة تمتلك 40.853% وتمتلك شركة القناه للتوكيلات الملاحية 20.358% والباقى وقدره 253.0% للقطاع الخاص

ثانياً: الإنتاج الكمى والقيمى

1 - الحاويات المتداولة:

تم تداول 2653 ألف حاوية مكافئة فى عام 2006/2005 بزيادة قدرها 20.00 ألف حاوية مكافئة عن عام 2004/ 2005 بنسبة زيادة قدرها 0.76%، حيث بلغ عدد الحاويات برسم التجارة الخارجية 1031 ألف حاوية مكافئة بزيادة قدرها 126 ألف حاوية مكافئة بنسبة زيادة قدرها 13.9%، فى حين بلغت الحاويات الترانزيت 1622 ألف حاويه مكافئة بنقص قدره 106 ألف حاوية مكافئة بنسبة نقص قدرها 6.1%.

ولقد استأثرت شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع بنسبة 39% من إجمالى الحاويات المتداولة فى عام 2006/2005، (15.2% للحاويات برسم التجارة الخارجية، 54.2% للحاويات الترانزيت) فى مقابل 43.4% من إجمالى الحاويات المتداولة فى

تابع شركات الحاويات خصخصة أم عمعمة ؟

العام السابق (17.4% برسم التجارة الخارجية، 57.1% للترانزيت).

فى حين تداولت شركة بور سعيد لتداول الحاويات والبضائع بنسبة 34.7% من إجمالى الحاويات المتداولة فى عام 2005 / 2006 (18.7 % للحاويات برسم لتجارة الخارجية، 54.2 % لحاويات الترانزيت) مقابل 32.2% العام السابق (16.2% للحاويات برسم التجارة الخارجية، 40.5% للحاويات الترانزيت).

وتداولت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع 26.3% من إجمالى الحاويات المتداولة فى عام 2006/2005 (66.1% للحاويات برسم التجارة الخارجية، 0.9% الحاويات لترانزيت) مقابل 24.4% من إجمالى الحاويات المتداولة فى العام السابق (66.4% للحاويات برسم التجارة الخارجية، 2.4% لحاويات الترانزيت).

وبذلك فإن شركة الإسكندرية تستأثر بنسبة كبيرة من الحويات برسم التجارة الخارجية فى حين تستأثر الشركتين الأخرتين دمياط وبورسعيد بالحاويات الترانزيت .

حيث تبلغ نسبة الحاويات برسم التجارة فى الإسكندرية لإجماليها 97.8%، 2.2% لحاويات الترانزيت، مقابل 15.1%، 84.9% لدمياط، ومقابل 21.00%، 79.00% لبورسعيد، وفى العام السابق بلغت 93.4%، 6.6% للإسكندرية و 13.7%، 86.3% لدمياط و17.4% و 82.6% لبورسعيد.

٢ - البضائع المتداولة:

لم تتداول شركة الإسكندرية لحاويات والبضائع أية بضائع فى عام 2005/ 2006 وكذلك فى عام 2005/2004، ولم تتداول شركة دمياط أية بضائع فى عام 2006/2005، مقابل تداول 100 الف طن فى العام السابق بضائع عامة، فى حين تداولت شركة بورسعيد 1264الف طن فى عام 2006/2005 (370 الف طن بضائع عامة و 894 الف طن صب) مقابل 1149.6 الف طن فى العام السابق (362.6 الف طن بضائع عامة، 787 الف طن صب)، وبذلك فإن تداول البضائع يتدهور فى شركة دمياط، وذلك للمنافسة الشديده مع شركات تداول البضائع الخاصة التى حصلت على تصريح بتداول البضائع فى الموانى ، وتفضل دمياط تأجير المعدات للشركات الخاصة حيث لا تستطيع المنافسة فى التعريفات التى تعمل من خلالها الشركات الخاصة وتوضح الجداول التالية الإنتاج الكمى.

جدول رقم (2)

عدد الحاويات المكافئة (ألف حاوية مكافئة)

بيان	2005/2006			2004/2005			%
	عدد الحاويات برسم التجارة	ترانزيت	جملة	عدد الحاويات برسم التجارة	ترانزيت	جملة	
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	681 33	15.24	656 57	600 82	42 35	643.17	108.3
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	156 7	878.7	1035.4	157.1	986	1143.1	90.6
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	193.09	727.98	921.07	147.17	699.51	846.68	108.8
جملة	1031 12	1621 92	2653.04	905.09	1727 86	2632.95	100.76

الأهمية النسبية

جدول رقم (3)

%

بيان	2005/2006			2004/2005		
	عدد الحاويات برسم التجارة	ترانزيت	جملة	عدد الحاويات برسم التجارة	ترانزيت	جملة
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	66.1	0.9	26.3	66.4	2.4	24.4
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	15.2	64.2	39	17.4	57.1	43.4
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	18.7	44.9	34.7	16.2	40.5	32 2
جملة	100	100	100	100	100	100

توزيع الحاويات بين التجارة الخارجية والترانزيت

جدول رقم (4)

%

بيان	2005/2006			2004/2005		
	عدد الحاويات برسم التجارة	ترانزيت	جملة	عدد الحاويات برسم التجارة	ترانزيت	جملة
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	97.8	2.2	100	93.4	6.6	100
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	15.1	84.9	100	13.7	86 3	100
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	21	79	100	17.4	82.6	100
جملة	38.9	61.1	100	34.4	65.6	100

محطات وأخبار

إستثمارات جديدة بالموانى المصرية

تم توقيع عقد الأرض المخصصة لإقامة مصنع انتاج البولى أستريس بميناء الدخيلة على مساحة 700 ألف متر ، وتبلغ إستثمارات هذا المشروع 400 مليون دولار ، ويوفر 1000 فرصة عمل ، ومن المقرر أن يبدأ تشغيل المرحلة الأولى منه فى شهر سبتمبر 2009 ، وقد صرح المهندس محمد لطفى منصور وزير النقل بأن هناك مشروعات ستقام بالموانى الموانى المصرية تبلغ إستثماراتها مليار و 500 مليون دولار ، وتوفر أكثر من 11 ألف فرصة عمل ، ومن أهمية مشروعات البتروكيماويات فى ميناء دمياط ، ومشروع آخر لإقامة رصيف بحرى ، ومنطقة تسهيلات للتصدير والشحن والتفريغ لمنتجات مصنع اليوريا المخطط إنشاؤها فى ميناء بورسعيد بإستثمارات تصل إلى 500 مليون دولار.

شبكة من الطرق الحرة

صرح المهندس محمد منصور وزير النقل بأنه تم فى العام المالى الحالى 2007 – 2008 إعتماد ميزانية 9 طرق بأطوال 1008 كيلو مترات تتميز بعدم وجود تقاطعات بها، وأكد الوزير على أن خطة الوزارة المستقبلية هى إنشاء شبكة من الطرق الحرة على مستوى الجمهورية، ويتم تنفيذ شبكة الطرق الحرة الجارى إنشاؤها حاليا طبقاً للمواصفات العالمية الفنية حيث يتكون الطريق الحر من إتجاهين منفصلين بجزيرة وسط وحارتين أو 4 حارات لكل إتجاه طبقاً للجهد المرورى على الطريق

المهندس محمد منصور

نهضة شاملة فى الصادرات والواردات

انتهت هيئة الرقابة على الصادرات والواردات من تنفيذ الخطة التى تم إعدادها لإحداث نهضة شاملة فى أعمالها ، وذلك من خلال شبكة ربط الكترونى بجميع فروعها ، والربط مع مصلحة الجمارك لتحقيق مفهوم الحكومة الإلكترونية ، وإنشاء مستودع لبيانات التجارة الخارجية للمساعدة فى إتخاذ القرار ، وإنشاء مركز لخدمات التجارة عن طريق تقديم المعلومات والخدمات الأستشارية فى مجال العمل للمصدرين والمستوردين ، كما تم إقامة مراكز متخصصة بفرعى الهيئة بميناء الدخيلة ومطار القاهرة ، وقد أشار اللواء محمد البنا رئيس هيئة الرقابة على الصادرات والواردات إلى أنه تم تخريج كوادر مؤهلة لمستويات أعلى بلغ عددها 3420 من العاملين بالهيئة ، كما تم تدريب 16 من المتخصصين بالتعاون مع برنامج اليورو متوسط فى دول بلجيكا والنمسا .

اللواء محمد البنا

ماذا تعرف عن حوكمة الشركات؟

بقلم محاسب سعيد رجب شرف. الخبير المالي والإقتصادي

قبل أن نبدأ فى تعريف مصطلح حوكمة الشركات دعنا نبدأ بتعريف معنى الحوكمه فنقول أنها النظام الذى يتم من خلاله توجيه أعمال منظمة ما - ومراقبتها على أعلى مستوى من أجل تحقيق أهدافها و الوفاء بالمعايير اللازمة للمسئوليه و النزاهة والشفافيه.

ولنعرف كيف بدأ التعرف على لفظ الحوكمة فى مصر نقول أن ذلك قد حدث عندما نص القرار الجمهورى رقم2004/1/23 بإنشاء وزارة الإستثمار حيث نص على أن تقوم هذه الوزارة بإنشاء مركز يعهد اليه بتدريس ونشر مبادىء حوكمة الشركات وفى الحال قامت وزارة الإستثمار بإنشاء المركز المصرى للمديرين بحيث تكون مهمته الرئيسية نشر التوعيه السليمة لمبادىء الحوكمة بين الشركات والمؤسسات المالية المصرية وغيرهم من أصحاب المصلحة الذين يتعاملون مع هذه المؤسسات والعمل على ترجمه أفضل الممارسات المعترف بها دولياً فى مجال حوكمه الشركات فى مصر- وكان هذا عنوان المؤتمر الذى نظمته مؤسسة التمويل الدولية بالتعاون مع معهد المديرين المصريين - ومن هنا يمكن اعتبار أن قواعد حوكمة الشركات المصرية الخاصة بالإفصاح والشفافية ماتزال فى مفترق الطرق بين التنفيذ الدقيق وعدمه خاصة أنه لايمكن فرض هذه القواعد على كل الشركات حيث أن الهدف من الحكومة هو تحقيق المزيد من الشفافية وتطبيق المبادىء الصحيحة لنشر المعلومات الأمر الذى يخدم مصالح الملاك والمساهمين اذ يقلل من مخاطر سوء الادارة المالية - وبالتالى يقدم للشركة المزيد من فرص الحصول على التمويل من خلال تحولها إلى بديل جذاب فى السوق المالية حيث أن هذه الإجراءات تساعد فى النهايه الشركات المصرية على التحلى بالقدرة على المنافسة والحصول على فرص أفضل للنمو وتحقيق الأرباح وتوفير المزيد من الوظائف.

وهناك ستة مبادئ أخذت من مبادئ منظمة التعاون الأقتصادى والتنمية لحوكمة الشركات المملوكة للدولة بوصفها مرجعاً عند وضع مبادئ الحوكمة لشركات قطاع الأعمال العام فى مصر . وهذه المبادئ الستة هى:-

1 - التاكيد على وجود إطار تنظيمى وقانونى فعال لشركات قطاع الأعمال العام .
2 - تصرف الدولة بوصفها مالكاً.
3 - المعاملة المتساوية لحملة الأسهم (الملاك).
4 - العلاقات مع الاطراف ذوى المصالح.
5 - الشفافية والافصاح.
6 - مسئوليات مجالس إدارة شركات قطاع الاعمال.

ويمكننا أن نوضح فيما يلى بعض الخصائص الخاصة بالحوكمة وهى:-

1 - **الإنضمام** أى بإتباع الاسلوب الاخلاقى المناسب الصحيح.
2 - **الشفافية** أى تقديم صورة حقيقية لكل ما يحدث وفى نفس التوقيت لجميع المتعاملين فى البورصة
3 - **الإستقلالية**. أى عدم الإستجابة لأى ضغوط أو- تأثيرات غير لازمة للعمل
4 - **المساءلة**. أى إمكان تقييم وتقدير أعمال مجلس الإدارة والإدارة المهنية
5 - **المسئولية**: أى مسئولية الإدارة لاتقف عند حد الملاك وإنما تمتد لتشمل جميع الاطراف ذوى المصلحة فى المنشأة
6 - **المسؤلية الإجتماعية**: أى أن تعمل المنشأة كمواطن صالح وحيد فى علاقاتها بالبيئة المحيطة

وما دمنا تعرضنا لحوكمة الشركات فاننا يجب أن نتعرض للعلاقة بين حوكمة الشركات والبورصة فنقول أن هناك علاقة وثيقة بينهما حيث أن الشركات التى تطبق مبادئ الحوكمة والإدارة الرشيدة بها تزيد فى المدى الطويل بالمقارنه بالشركات التى يبدو أنها لاتطبق تلك المبادئ- كذلك تؤدى زيادة عدد الشركات المطبقة لمبادئ الحوكمة الى زيادة ثقة المستثمرين المحليين والاجانب وبالتالى زيادة وتنشيط سوق الاوراق المالية

ولكن توجد بعض التساؤلات من ركائز حوكمة الشركات - وتشمل هذه الركائز على الأتى.

أولا- السلوك الاخلاقى: حيث ظهرت حوكمة الشركات كوجة مضاد لعمليات الفساد المالى والفضائح المالية التى ظهرت فى العديد من الشركات العملاقة فى أمريكا وأوروبا والبعد عن الأخلاقيات وحجب المعلومات ومعرفة البعض بها قبل البعض الأخر أو تغييرها وتزييفها.

وهذا يؤدى إلى أثار غير حقيقيه على أسعار الاسهم التى ترتفع دون وجه حق

ثانيا- الرقابة والمتابعة: حيث أن وجود نظام رقابى فعال هو ركيزة أساسية لحوكمة الشركات ولايقتصر هذ النظام فى اطار حوكمه الشركات على أطراف داخلية فى المنشأة فقد انما يشمل تفعيل أدوار أصحاب المصلحة قبل الهيئات الإشرافية مثل الهيئة العامة لسوق المال وادارة البورصة ومصلحة الشركات والأطراف المباشرة للأشراف والرقبة والأطراف الأخرى المرتبطة بالمنشأة

ثالثا- إدارة المخاطر: حيث تعمل جميع المنشآت فى ظل مخاطر عديدة منها المخاطر المالية والمخاطر التشغيلية ومخاطر الغش-وتمثيل المخاطر سلسله من التحديات الوجب مواجهتها- وكلما كان لدى المنشأة أفرد مؤهلون لإتخاذ القرارات الرشيده فى مواجهة التحديات كلما زاد نجاحها وتطويرها وزادت قيمتها وتتطلب التعامل مع المخاطرة إتخاذ عدة قرارات قبل عدم تحمل المخاطرة أو وضع ضوابط رقابية فعالة أوتحويل المخاطرة- أو وضع ترتيبات لواجهة الأزمات أو تحمل المزيد من المخاطر أو الأتصال بالخبراء أوالمتخصصين أو مراجعة الألتزام- وعملية إدارة المخاطر هى القيام بتعريف المخاطرة والتعرف على المخاطر وتقديرها من حيث تأثيرها وإمكانية حدوثها ثم إيجاد الأساليب المناسبة للتعامل مع المخاطر الأكثر أهمية.

نطاق تطبيق قواعد الحوكمه: تنطبق هذه القواعد فى المقام الاول على شركات المساهمة المقيدة فى بورصة الأوراق المالية خاصة التى يجرى عليها تعامل نشط وكذلك على المؤسسات المالية التى تتخذ شكل الشركات المساهمة- فتلك الشركات التى تكون ملكيتها موزعة بين عدد كبير من الشركاء والتى يلزم تحديد العلاقة بين ملكيتها وإدارتها أو التى يكون تمويلها الرئيسى من الجهاز المصرفى كما يترتب على إلتزامها بقواعد الحوكمة من ضمان للدائنين.

ونظراً لأهمية قواعد حوكمة الشركات بشكل عام لكل أنواع الشركات وكذلك نظراً لأن الأشكال الأخرى من الشركات يمكن النظر اليها على انها فى مراحل أوليه تسبق إحتمال قيدها فى بورصة الأوراق المالية أو طرحها للأكتتاب العام- فإن هذه القواعد بعد أن تناولت تفاصيل قواعد الحوكمة بالنسبة للشركات المقيدة فى البورصة أو المؤسسات المالية التى تتخذ شكل شركات المساهمة فأنه من المفيد أن ينتبه المساهمون وادارة هذه الشركات الى قواعد الحوكمة تمهيد، واستعداد للقيد فى سوق الأوراق المالية فالتأهيل السليم للطرح العام أو القيد فى البورصة من أهداف قواعد الحوكمة - لذلك فأن المساهمين والشركات والدائنين والعاملين فى الشركات عموما لديهم مصلحة فى تشجيع ومراقبة التزام الشركات بمختلف اشكالها بقواعد الحوكمه قدر المستطاع حتى ولو لم تكن شركات مساهمة مقيدة فى البورصة .

ويرتبط بما سبق أيضا أن حوكمة الشركات على نحو سليم لاتعنى فقط مجرد أحترام مجموعة من القواعد وتفسيرها تفسيراً ضيقاً وحرفياً- انما هو ثقافة وأسلوب فى ضبط لعلاقة بين مالكى الشركة ومديريها والمتعاملين معها ولذلك فكلما اتسع نطاق من يأخذون بها كلما كانت المصلحه اكبر للمجتمع بأسره

ضرورة العمل على تجنب تعارض المصالح بين الشركات التى هدفها تطبيق معايير الحوكمة :

بحيث يجب أن يكون فى كل شركة نظام مكتوب ومعروف من أعضاء مجلس الإدارة والمديرين والعاملين بشأن تجنب تعارض المصالح بينهم وبين الشركات الأخرى- كما يجب أنه يجب أن يحظر على اعضاء مجلس إدارة الشركة والمديرين والعاملين بها التعامل فى أسهم الشركه لمدة محددة تسبق الاعلان عن نتائج أنشطتها المالية أو قبل الاعلان عن أيه معلومات أخرى ذات طبيعه مالية مؤثرة - كما يحظر التعامل على أسهم الشركة لفتره تالية للأحداث المفاجئه التى تؤثر على نشاط الشركه ومركزها المالى الى أن يتم الأفصاح بذلك للجمهور

ويجب على الشركات التى فى صدد إتباع قواعد الحوكمة بها أن تضع بالتشاور مع العاملين فيها والمتعاملين معها قواعد لسلوكها المهنى تتضمن الأتى:

1 - قواعد التعامل مع الشركة بيعاً أوشراء أوغير ذلك
2 - ما يتم تفويضه من صلاحيات
3 - أساليب الإعلان عن السياسات الجديدة
4 - معايير السلامة والصحة المتبعة
5 - المعايير السليمة التعامل بين العاملين والمديرين وبينهم وبين من هم خارج الشركة
6 - على الشركة أن تضع نظاما داخليا لمراقبة تطبيق قواعد سلوكها المهنى
7 - تسعى الشركة فى معاملاتها مع الموردين إلى إختيار من يتم التعامل معهم بذات المستوى المهنى والأخلاقى الذى تحرص عليه الشركة داخلها.

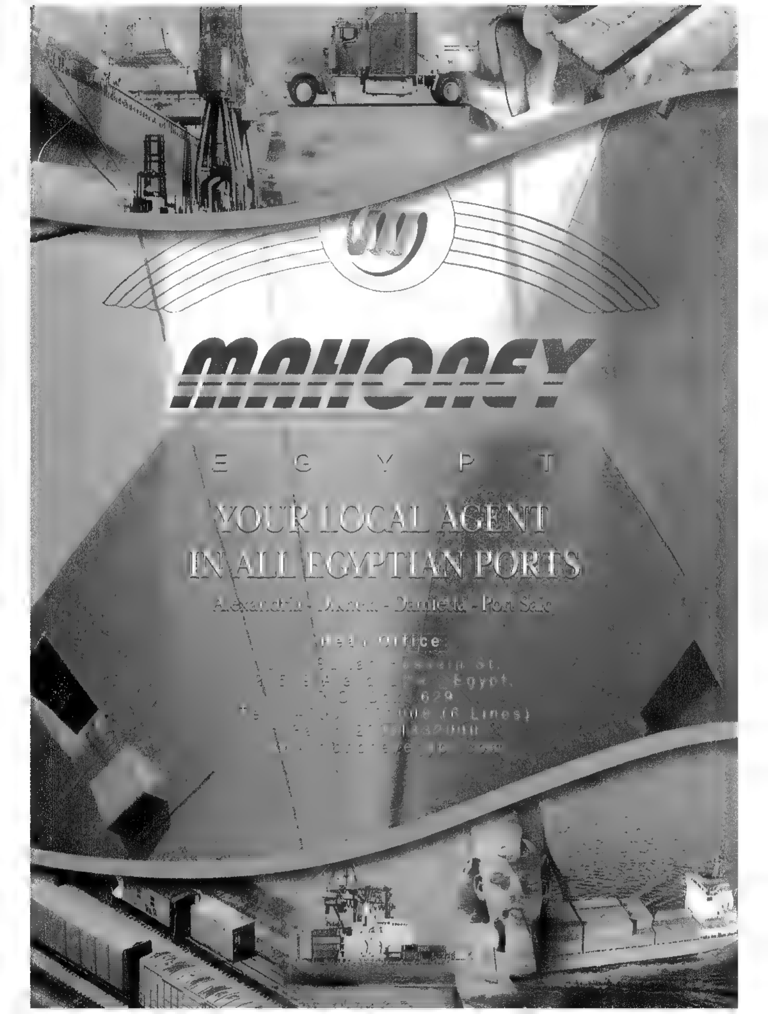
ويلاحظ أن قواعد الحوكمة بالنسبة الشركات يجب أن تكون موجهة على وجه الخصوص إلى الشركات المقيدة فى بورصة الأوراق المالية وإلى المؤسسات المالية والشركات التى يكون تمويلها الرئيسى من الجهاز المصرفى - لذلك فإن حوكمة الشركات تخص كافة أنواع الشركات لما تحققه من توازن بين المصالح وما تدعو إليه من ثقافة جديدة فى أسلوب إداراتها ولذلك فإنه كلما إلتزم المزيد من الشركات بهذه القواعد كلما كان ذلك ممكناً لصالح المجتمع ولصالح الشركات والمساهمين فيها على وجه الخصوص فإن الشركات المساهمة المغلقة أو العائلية والشركات ذات المسئولية المحددة عليها مراعاة أحكام هذه القواعد بقدر الإمكان.

وعلى العموم فإنه فى حالة عدم إمكان الإلتزام بقواعد الحوكمة بالنسبة للشركات المساهمة المغلقة والعائلية أو الشركات ذات المسئولية المحدودة أو شركات الأشخاص فيكون عليها تطبيق بدائل أقل تكلفة وأكثر تناسبا لقدراتها المالية والإدارية ولكن بما يحقق ذات النتائج التى ترمى قواعد الحوكمة إلى تحقيقها

وأخيراً وليس آخراً فإن نشر ثقافة الحوكمة ومبادئها سيؤدى إلى منفعة الشركات التى تطبق هذه المبادئ من ناحية وإلى خدمة سوق المال والمجتمع من ناحية أخرى

وبهذه العجالة أرجو أن أكون قد وفقت فى شرح مفهوم حوكمة الشركات بهذا الشرح المبسط.

والله ولى التوفيق


MAHONEY
EGYPT
YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS

وزارة الاستثمار

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

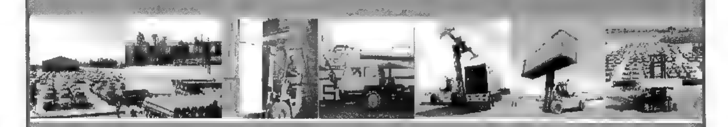






الشركة الرائدة فى مجال التخزين الجمركى منذ عام ١٩٤٣

ميناء الاسكندرية - ميناء الدخيلة - ميناء دمياط - ميناء السويس والأدبية - ميناء سفاجا - مرسى نويبع - المستودع الجمركى العام بمنطقة النهضة





التخزين - النقل البرى - التخليص الجمركي

- مستودع جمركي عام بمنطقة النهضة

تدير الشركة مستودع جمركي عام على مساحة ٥٠ فدان يمثل ظهيراً لميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة المواصلات التي تربط بين الاسكندرية والمدن الصناعية الجديدة ويبعد ٣٠كم عن ميناء الإسكندرية .

- التخزين

تقوم الشركة بتخزين الحاويات المملوءة بالساحات المجهزة وتفريغ المشمول بالمخازن مع إعادة الفوارغ فور التخزين بأسعار لاتنافس كما تقوم بتخزين الحاويات الفارغة وإعادتها فور طلبها مع مراعاة قواعد السلامة الدولية .

- النقل

تمتلك الشركة أسطول نقل وأوناش (رافعة وشوكة) للتحميل والتعتيق ونقل البضائع من مواقعها إلى الموانئ المختلفة والعكس لمعظم أنحاء الجمهورية والشركة على استعداد لتقديم الخدمة من الباب إلى الباب كطلب العميل

التخليص الجمركى

تقدم الشركة خدماتها فى مجال التخليص الجمرك

لدى الشركة جهاز للتخليص الجمرك يتميز بالدقة في التنفيذ والسرعة في الأداء وبأقل تكلفة

التبريد و التجميد

- نظام الجودة
  ISO 9001 / 2000
- منظومة إدارة البيئة
  ISO 14001 / 2004
- منظومة السلامة والصحة المهنية
  OHSAS 18001 /1999

نرحب بالسادة العملاء لزيارة المستودع الجمركي العام بمنطقة النهضة على بعد ٣٠ كم من ميناء الأسكندرية - ١٠ كم من ميناء الدخيلة

للاتصال بالشركة : المركز الرئيسي : باب ٥ جمرك

فاكس الشركة



Summary of the announcement of Admiral Ahmed Fadel,SCA Chairman on the occasion of the 51st anniversary of the Canal Nationalization

Suez Canal vision is to ensure that the Canal remains the most economic way for the sea-born trade .To achieve this vision ,we apply the following policies :

a- continuous development of navigational channel to accommodate most of the world fleet .

b- adopting flexible pricing policies to attract all the potential trade to pass through the Suez Canal .

The Standard dues can attract 90% of our customers ,and for the rest we offer other policies such as :

1- Long Haul rebate system (case by case)

2-Tolls permanent reductions including the following:

-• 20% reduction for ballast VLCCs ,more than 200000 tons d.w., coming from the Gulf of Mexico and the Caribbean Sea heading for the Arabian Gulf .

-• 35% reduction for LNG carriers

-• 50% reduction for Cruise vessels calling Egyptian ports .

-• 2 & 4 % reduction for environment Friendly vessels This is in addition to other policies as Cargo incentive rebate and cooperation with SUMED pipelines . The most recent and most important policy applied by SCA mainly for container ships is the Time Saving policy which allows vessels that arrive after the limit time to catch the convoy instead of waiting till the other day .

Finally ,the Suez Canal is always ready to study any case presented by shipping companies to make the trip through the Suez Canal the shortest, the safest and the most economic .

Report on the achievements of the Suez Canal in the fiscal years 2005/2006 and 2006/2007

	2005/2006	2006/2007
No.vessels	18490	19419
Tonnage (million ton)	702.3	792.4
Revenues (million $)	3560.3	4166.0

This increase is due to the following :

The current economic growth especially the remarkable increase in the economy of China which lead to an increase in charter rates ,fuel prices .

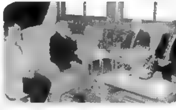
Increase of the SDR rates compared to US dollarfrom 1.267 in 2001/2002 to 1.497 in 2006/2007

The marketing policies adopted by SCA to attract ships to pass through the Suez Ca

بعض أحداث وإنجازات هيئة قناة السويس خلال النصف الأول من عام ٢٠٠٧

18 يناير 2007

* تحقيق أعلى إيراد وأعلى حمولة فى تاريخ قناة السويس – حيث بلغ الإيراد اليومى 14.84 مليون دولار (85 مليون جنيه مصرى)، وذلك نتيجة عبور 67 سفينة حمولاتها الصافية 3.34 مليون طن.

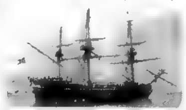


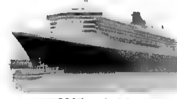
12 مارس 2007

إستقبل السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس الهيئة السيد/ ستيج اليمار سفير السويد بالقاهرة.

29 مارس 2007

عبرت قناة السويس السفينة الشراعية السويدية (GOTHE BORG) وهى نسخة طبق الأصل من السفينة التجارية السويدية التى تحمل نفس الإسم والتى كانت تعمل فى التجارة مع شرق أسيا وغرقت أمام ميناء جوتبرج السويد فى 12 سبتمبر 1745م.





16 مارس 2007

* عبرت قناة السويس سفينة الركاب السياحية (كوين مارى 2) البريطانية والتى تعد أكبر مركب سياحى فى العالم – حيث تبلغ حمولتها الكلية 152 ألف طن، وتسع 5 آلاف راكب.

17 أبريل 2007

* الفريق/ أحمد على فاضل ووزيرى النقل المصرى والإيطالى ومحافظ بورسعيد فى مؤتمر ميدمار سوت 2007 ببورسعيد.



10 يونية 2007

أعلن الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بمناسبة الذكرى 32 لعودة الملاحة للقناة فى 5 يونيو 1975 أن شهر مايو 2007 قد سجل أعلى إيراد شهرى فى تاريخ القناة بإجمالى إيراد 381.5 مليون دولارمقابل 2.2 مليار جنيه مقابل 324.63 مليون دولار فى مايو 2006 بزيادة 56.87 مليون دولار بنسبة 17.5%.



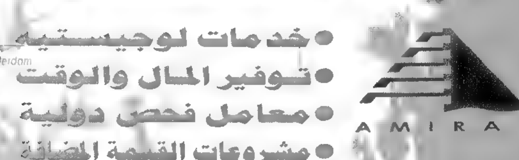
18 مارس 2007

زارت ولية عهد تايلاند الأميرة / مها تشاكرى سيريندهورن هيئة قناة السويس – حيث شاهدت أحدث الأساليب التكنولوجية الحديثة المستخدمة فى تشغيل هذا المرفق العالمى وفى مراقبة السفن.

تحقيق أعلى إيراد

أعلن الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بمناسبة الاحتفال بمرور 51 عاماً على تأمين القناة أنها حققت أعلى إيراد فى تاريخها خلال العام المالى الماضى 2006-2007 بلغ 4 مليارات و170 مليون دولار (24 مليار جنيه) ، ويرجع ذلك نتيجة أعمال التطوير المستمرة للمجرى الملاحى بزيادة الغاطس من عمق 62 الى 66 قدماً ، علاوة على السياسات التسويقية الناجحة التى تتبعها الهيئة ، وتستعد القناة إعتباراً من عام 2011 لإستقبال ناقلات الغاز العملاقة حمولة 265 ألف متر مكعب مما سيرفع عدد الرحلات العابرة للقناة بعد 4 سنوات من 300 ناقلة غاز عابرة الى 1000 ناقلة سنوياً

ميناء السخنة



- خدمات لوجيستية
- توفير المال والوقت
- معامل فحص دولية
- مشروعات القيمة المضافة
- بضاعتك أمانة
- سعات تخزينية هائلة
- احتراف الشحن والتفريغ
- اقتصاديات الاستيراد والتصدير
- تعمل بتكنولوجيا الغد
- الأداء
- فن تداول الحاويات
- راحتك مسئوليتنا
- نظم أمن إلكترونية
- خدمات للعملاء مجانية

AMIRAL



Royal Logistics



International Shipping & Transport Co.

Sonker

ميناء السخنة . . مي

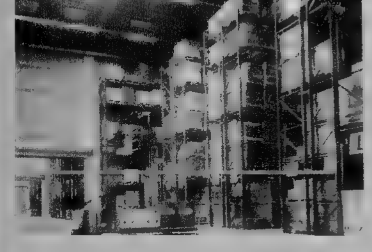
بعض البيانات والإحصاءات عن ميناء السخنة، المركز اللوجيستي ومنطقة ا

- إجمالى حجم الاستثمارات بالميناء والمركز اللوجيستى حتى عام 2020 تصل إلى 7، 1 مليار دولار.
- حجم الاستثمارات الأجنبية المتوقعة فى منطقة اللوجيستيات حتى عام 2010 تصل إلى 2 مليار دولار وحتى عام 2020: 8 مليار دولار
- عدد الشركات العالمية المتوقع فى المركز اللوجيستى عام 2010: 300 شركة وحتى عام 2020 ، من 1500 إلى 2000 شركة.
- أثر العمالة المباشرة المتوقعة الناتجة عن نشاطات الميناء والمركز اللوجيستى عام 2020: 000 20 فرصة عمل . العمالة الغير مباشرة : 000 85 فرصة عمل.
- عدد فرص العمل المتوقعة الناتجة عن نشاطات منطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020: 000 165 فرصة عمل

...ناء القـــرن

...لسويس الاقتصادية الخاصة.

- حجم النمو السكانى المتوقع بمنطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020: 500.000.
- الحجم المتوقع لموارد الدولة المباشرة والغير مباشرة من منطقة السويس الإقتصادية الخاصة عام 2020: 4.6 مليار دولار.





Services Offered in

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under comlete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

Worldwide coordlination,arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite.Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17,PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.
e-mail:mail@afifiworld.com
web site www.afifiworld com

TEL:+2(03)5905730
+2(03)5928123
FAX:+2(03)5923797
+2(03)5901521





شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية



شركتنا

ية خاصة موانى الجمهورية العامة.

... الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .

- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

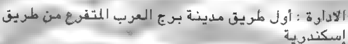
نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والاوناش والمعدات والسحب لاى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد اقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.

موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية القاهرة لصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية

ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس . ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)



الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

ش.م.ق.م

شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع

ت.ش.م.م



DAMITTA CONTAINER& CARGO HANDLING CO.

أقرب الموانى لمراكز الإنتاج والتوزيع

شبكة مواصلات متطورة

تقلل تكاليف النقل الداخلى إلى جميع محافظات الجمهورية

إنهاء الإجراءات والتسليم فى نفس اليوم

الخدمة

طوال ٢٤ ساعة - سبعة أيام

تعريفة مخفضة لحاويات الترانزيت والبضائع العامة

نحن دائماً . . . . بابك إلى الأسواق العالمية

المركز الرئيسى : داخل الدائرة الجمركية - ميناء دمياط

عنوان تلغرافى : دمياكونت دمياط

تليفون ٢٩٠١٢٠-٢٩٠١٠٠-٢٩٠١٠١-٠٥٧/٢٩٠١١٨

فاكس : ٠٥٧/٢٩٠٧٧٧

الرقم البريدى : ٣٤٥١١ - ص.ب ١١ دمياط

حقائق تاريخية ومعالم أثرية ..

بقلم/ هشام السيد أحمدانى

نستعرض فى هذه الصفحة من المجلة بعض الحقائق التاريخية والمعالم الأثرية وخاصة غير المعروفة أو الغامضة فى صورة مختصرة ..

قطز

قطز كلمة تركية الأصل وقيل مغولية الأصل وتعنى (الكلب المسعور) وأشهر من أطلق عليه هذا الاسم السلطان الملك المظفر سيف الدين والدنيا قطز بن عبد الله المعزى الشهيد رابع ملوك وسلاطين المماليك البحرية بمصر بعد شجر الدر (بدون التاء المربوطة) والملك المعز عز الدين ايبك وابنه الملك المنصور نور الدين على ومن أشهر أعمال السلطان قطز الانتصار الحاسم على التتار فى موقعة عين جالوت بفلسطين سنة 658 هـ.

الخانقاه

كلمة تركية تعنى المكان الذى يتعبد فيه المتصوفة أو مكان المتصوفة (خـان) تعنى المكان و(قـاه) تعنى المتصوفة والخانقاه عبارة عن مكان يشبه المسجد كثيراً بل أنه من المساجد ولكنه لا يحفل بالكثير من الزخارف ويمتاز بالبساطة ومن أشهر الخوانق فى مصر خانقاه السلطان الناصر فرج بن برقوق بصحراء المماليك بالقاهرة والغريب أن كلمة خانقاه تم تحريفها إلى كلمة خانكة (أى مصحة الأمراض العقلية)!!؟

يوزباشى

رتبة عسكرية تعادل رتبة نقيب وكلمة يوز باشى تركية مكونة من مقطعين (يوز) بمعنى مائة و(باشى) بمعنى رئيس وهى غير كلمة باشا ويوز باشى ككل تعنى رئيس مائة أى رئيس مائة جندى وقد شاع إستخدامها كثيراً فى العصر التركى وقبل الثورة فى مصر.

دلدل

بضم الدال هى بغلة أهداها المقوقس (قيرس) عظيم القبط بمصر فى زمن الرسول صلى الله عليه وسلم إليه (أى إلى الرسول) من جملة هدايا المقوقس للرسول عندما أرسل إليه رسالة الإسلام وقد أحبها الرسول وداوم على ركوبها بل وهو الذى أطلق عليها هذا الاسم (دُلدل).

عبيد الله بن أبيه

هو قاتل الإمام الحسين بن على بن أبى طالب فى كربلاء بالعراق سنة 61 هـ فى عصر الخليفة الأموى يزيد بن معاوية بن أبى سفيان وقد مثل بجسد الحسين وفصل رأسه عن جسده مما دفع السيدة زينب أخت الحسين لأن تقول (وامحمداه صلى عليك مليك السماء هذا حسين مقطع الأعضاء ملقى بالعراء إلى الله المشتكى).

البروستجماتا

هى قرارات ملكية صادرة عن الملك البطلمى فى مصر ومنسوبة إليه لصالح الأفراد كالعفو الصادر لصالح أحد أفراد الشعب أو لصالح الدولة ومن ذلك ما صدر عن بطلميوس الثانى (فيلادليفوس) من أمر ملكى إلى وزير خزانته (أبو لنيوس) يمنع فيه المحامين من الدفاع عن قضايا مالية ضد خزانة الملكة.

شاشانق الأول

شاشانق أو شيشنق مؤسس الأسرة الثانية والعشرين الفرعونية وكان من أصل «ليبى » و«لوبى » بعد أن تزوج من ابنة الملك (بسوسنس) آخر ملوك الأسرة الحادية والعشرين والرأى عندى أن السلطة قد انتقلت إليه فى سلام وقد حاول استمالة الكهنة إليه وقد استخدم الألقاب الملكية للأسرة السابقة عليه (كمور الذهبى) و (محبوب آمون) واتخذ من مدينة «بوباسطة» عاصمة لدولته ومن آثاره مدخله الجميل بمعبد الكرنك بالإضافة إلى بعض آثاره فى منف وتل بسطة وتانيس وقيل أنه عاصر سليمان النبى عليه السلام وقد خلف شيشنق فى الحكم ابنه أو سركون الأول.

ست الملك

هى أخت الخليفة الفاطمى الحاكم بأمر الله وقد دبرت لقتله لأنه ادعى الألوهية كما أنه رماها بالفاحشة بالإضافة إلى إساءته إلى الرعية مما جعلها تخشى على زوال الخلافة فأمرت بقتله ولم يقف له أحد على أثر ولم يعرف له قبر وكانت ست الملك على جمال وافر وعقل راجح.

أبو الدرداء لم يدفن فى الإسكندرية

من الشائع أن الصحابى الجليل عويمر بن عامر المعروف «بأبى الدرداء » نسبة إلى ابنتة الجميلة «الدرداء» أنه قد مات ودفن فى الإسكندرية فى حين أن الثابت فى التاريخ أنه دفن بعد وفاته بدمشق سنة 32 هـ فى عصر الخليفة عثمان بن عفان وصحيح أنه جاء إلى الإسكندرية أيام الفتح الإسلامى لمصر إلا أنه غادرها بعد ذلك وفقاً لكتاب (أسد الغابة فى معرفة الصحابة) لابن الأثير وكتاب (مساجد مصر وأولياؤها الصالحون) لسعاد ماهر وغير ذلك من الكتب والمراجع الكبرى أما الضريح الموجود فى الإسكندرية الآن فهو ضريح رؤيا بأن أحد المسئولين قد رأى الصحابى فى منامه فأمر على بناء مقبرة تذكارية تكريماً له وهذا ما نسميه فى الآثار (أضرحة الرؤيا).

خان الخليلى

ينسب إلى الأمير المملوكى جهاركس الخليلى الذى هدم مقابر الفاطميين التى كانت موجودة فى هذا المكان وألقى برفاتهم فى القمامات بحجة خروجهم عن الدين الإسلامى وقد أنشأ مكان هذه المقابر خان الخليلى فى عهد السلطان المملوكى الجركسى برقوق وكان عبارة عن مكان به فنادق لنزل التجار وبه أسواق وتكايا وظل المكان على ما هو عليه إلى أن جاء عصر السلطان قنصوه الغورى وأمر بإزالة هذا المكان وإعادته من جديد ولا يزال هذا المكان من أجمل الأماكن الأثرية الحية بمدينة القاهرة.

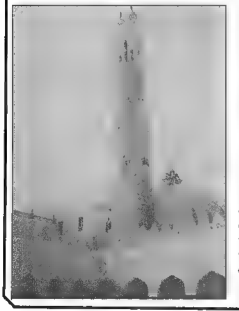
الديانة البوذية

ظهرت فى الهند فى القرن الخامس قبل الميلاد ودعت فى بدايتها إلى التقشف والتسامح وفعل الخيرات ولكنها تحولت بعد وفاة بوذا إلى معتقدات وثنية وقد بالغ إتباعه فى مدح مؤسسها حتى الهوة وهذه الديانة كما قلنا تنسب إلى شخص يدعى (سد هارتا جوتاما) ولقب ببوذا وبوذا كلمة هندية تعنى (العالم المتكئ) وقد اعتقد اتباعه أنه مخلص البشرية من الظلم وينقسم البوذيون إلى قسمين الأول (بوذيين دنيويين) وهؤلاء على تعالى بوذا وتوصياته والقسم الثانى (عبارة عن بوذيين مدنيين والبوذية منتشرة فى اليابان والصين وبورما) .

المسله الفرعونية

أطلق عليها المصريون القدماء لفظ (تخن) وأطلق عليها الاغريق (اوبلوس) أى الخنجر واسماها العرب مسله أى الإبرة الكبيرة المستخدمة فى حياكة الأقمشة والمسلة عبارة عن بناء طويل له أربعة أضلاع ينتهى بقمة هرمية تزين بالكتابات وتماثيل القردة التى تهلل لأشعة الشمس وينقش عليها كل ما يخص الملك وانتصاراته والمعبود الذى كرست له المسله فهى فى نظرى تدل على القوة وعلى دلالة أنها تصل بين الأرض والسماء وأنها كالخنجر فى ظهر الأعداء بالإضافة إلى كونها من الآثار التى تحكى التاريخ وتزيل غموضه.

******



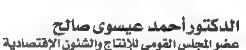
برنامج الخصخصة المصرى

خروجاً من عنق الزجاجة أم دخولاً فى دوامة جديدة؟

خطوة للأمام وخطوات للخلف تأييد هنا وتنديد هناك ذلك هو حال برنامج الخصخصة فى مصر المحروسة.
المعارك التنظيرية على أشدها بين دعاة الخصخصة وحراس الملكية العامة انقلب المجتمع إلى ثلاثة أقسام .. قسم يؤيد .. وقسم يعارض.. والأكثرية تتفرج فى بلاهة وسلبية، وكأن الأمر لا يعنيها من قريب أو بعيد.
لكن فى كل الأحوال هناك صواب واحد قد تتعدد طرق الوصول إليه؛
فهل الخلاف والإختلاف هو فى الوسائل والطرق المؤدية إلى هدف نهائى يتفق عليه الجميع؟

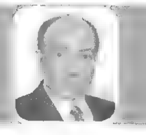
بــرأيــك

- هل برنامج الخصخصة (توسيع قاعدة الملكية) هو السبيل الوحيد للخروج من عنق الزجاجة؟
- هل هناك محاذير ومناطق محرمة يجب عدم الإقتراب منها مهما كانت الإغراءات والضغوطات؟
- ما هو الحل الأمثل من وجهة نظركم للتعامل مع برنامج الخصخصة المصرى؟



الدكتور أحمد عيسوى صالح

عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية



إن خصخصة الشركات الرابحة والداعمة للإقتصاد القومى خسارة كبيرة على المدى الطويل حيث تفقد الدولة الأرباح التى كان تحققها هذه الشركات ويتم تحويلها للخارج وسوف يكون ذلك عبئاً كبيراً على الدولة وإقتصادها بعد ذلك .

الأستاذ/ سمير معوض

محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجستيات



وفيما يتعلق بخصخصة البنوك الأربع الوطنية فإن ما تم فى شأن بنكى الإسكندرية والقاهرة سيلحق أضراراً جسيمة بصناعة الخدمات المالية فهذه البنوك أوعية هامة وفعالة للمدخرات الأهلية وأدوات تعبئة للتمويل الإقتصادى وتملكها من قبل رءوس أموال أجنبية سيضع جزءاً من الثروة القومية تحت سيطرة خارجية لا يهمها سوى الأرباح التى ستضخها إلى مراكزها فى الخارج.

ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ

خبير ومستشار بحرى



الخصخصة :

- هدف لزيادة الإستثمارات بما يحقق المزيد من الأهداف التى تسعى الدولة إلى تحقيقها فى ظل القطاع العام وفى ظل إقتصاديات السوق.
- وسيلة لخلق قطاع خاص قوى والإنتقال إلى إقتصاديات التسوق.

ولكن ماذا عن التطبيق والتفعيل والإنجاز ؟

محاسب سعيد رجب شرف

الخبير المالى والإقتصادى



هناك هرولة غير عادية فى عمليات الخصخصة فمثلاً لماذا تخصص الحكومة شركات الغزل والنسيج فى شبين الكوم ومنوف وتبيعها لشخص هندى ليس لديه معرفة عن خصائص الشعب المصرى ونجد أن المشترى يقوم بالإستغناء عن مئات من العمال هم فى حاجة إلى العمل ... والعمل فى حاجة إليهم

الدكتور أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

١ - قانون قطاع الأعمال العام

صدر القانون 203 لسنة 1991 لتطوير شركات قطاع الأعمال العام وإزالة المعوقات التى تواجهها والسماح بخصخصتها كلياً أو جزئياً لرفع كفاءتها وتم إنشاء الشركات القابضة لتحل محل هيئات قطاع الأعمال العام ويتبعها الشركات التى كانت تحت إشراف هيئات قطاع الأعمال العام تم تشكيل الجمعيات العامة للشركات القابضة التى شكلت بدورها مجالس إدارتها وشكلت أيضاً الجمعيات العامة للشركات التابعة التى شكلت مجالس إدارتها وأصبح وزير قطاع الأعمال العام هو الوزير المختص وحل محل وزراء الصناعة والزراعة والكهرباء والنقل والتمويل والتجارة وإستصلاح الأراضى والرى وغيرهم!!

وتضمن القانون ولائحته التنفيذية إعطاء الحرية للشركات فى إدارة شئونها بعيداً عن سيطرة الأجهزة المختلفة سواء الرقابية أو وزارة قطاع الأعمال العام ولكن النصوص شئ والممارسة الفعلية شئ آخر تماماً حيث سيطرت الشركات القابضة على الشركات التابعة سيطرة كاملة وتدخلت فى إدارة الشركات التابعة تدخلاً مباشراً أو غير مباشر وكذلك الحال بالنسبة لوزير قطاع الأعمال العام فيما يخص الشركات القابضة وعلى سبيل المثال كانت تعليمات وزير قطاع الأعمال العام عدم تنفيذ أية إستثمارات إلا بعد الحصول على موافقته شخصياً، وكانت الشركات تحصل على تمويل الإستثمارات . فى ظل هيئات قطاع الأعمال العام . من بنك الإستثمار القومى ولكن بعد صدور القانون 203 لم يكن هناك إلتزام على بنك الإستثمار القومى تمويل الإستثمارات فى الشركات بسعر الفائدة المخفضه (8% حينئذ) وعلى الشركات أن تحصل على التمويل اللازم من المصادر المختلفة بسعر الفائدة السائد والمرتفع عما كانت تحصل عليه من بنك الإستثمار وأحجمت الشركات عن الإستثمار ظناً منها أنها يمكنها الإستمرار وتحقيق الفوائض المطلوب منها تحقيقها بدون تحمل أعباء الإستثمار وتدهورت الشركات ولم يكن هناك تدعيم أو إحلال لما إنتهى عمره الإقتصادى وكأنه كان مقصوراً أن تتدهور أوضاع الشركات ليكون مبرراً لخصخصتها.

وتم إهمال الجمعيات العامة للشركات القابضة المنوط بها وضع السياسات ومراقبة الأعمال لأنها هى صاحبة رأس المال ولم تكن الجمعيات العامة تعقد إلا مرة واحدة فى نهاية العام المالى لبحث الحسابات الختامية وتقرير المكافئات لرئيس وأعضاء مجالس الإدارة التى كانت لا تعلن فى الإجتماع إبتداءً من العام الثانى ولم تكن الجمعيات العامة تعقد لوضع الأهداف وتقرير الموازنة وكان أعضاء الجمعيات العامة أعداء لوزارة قطاع الأعمال العام، وكانت محاضر إجتماعات الجمعيات العامة لا تعلن حيث لا يصح ولا يجوز للأعضاء الإطلاع عليها.

وبالرغم من أن الجمعيات العامة للشركات التابعة هى المسئولة عن إتخاذ القرارات الخاصة بالخصخصة لا يمكنها أن تتخذ أى قرار مخالف لقرار مجلس إدارة الشركة القابضة حيث أن تشكيل الجمعيات العامة للشركات التابعة يتكون من 11 عضواً هم مجلس إدارة الشركة القابضة يضاف لهم 4 من ذوى الخبرة والمجموع 15 عضواً فماذا يمكن لذوى الخبرة أن يغيروا أى قرار إذا كانت أغلبية الجمعية هم مجلس إدارة الشركة القابضة التى إتخذت القرار المطلوب الموافقة عليه وعلى ذلك فإن كل قرارات الجمعية العامة شكلية لأنها هى نفسها قرارات مجلس إدارة الشركة القابضة .

2 - أعلنت وزارة قطاع الأعمال العام (وزارة الإستثمار حالياً) عن برنامج الخصخصة وكان الهدف المعلن يتلخص فيما يلى:

1 - رفع الكفاءة الإنتاجية للشركات وزيادة ربحيتها
2 - دعم الشركات لتنفيذ إستثمارات جديدة
3 - التطور التكنولوجى وإستقدام الخبرة التكنولوجية
4 - التدريب ورفع كفاءة وإنتاجية العاملين

وتم طرح بعض الشركات للخصخصة وتعددت الأساليب سواء كان الطرح كلياً أو جزئياً بطرح خطوط إنتاج محددة، وكان قد تم البدء فى تدعيم هياكل الشركات ببيع ما سمى بالأصول المملوكة الغير مستغلة سواء أراضى أو منشئات أو فنادق.. وكان الأجدى أن يتم خصخصة الشركات بما تملك من أصول حتى يكون لها قيمة مرتفعة لا أن يتم بيع هذه الأصول وتجريد الشركات من ملكيتها ثم طرحها بعد ذلك للبيع.

ولم يتم الإلتزام بالأهداف المعلنة للخصخصة حيث تم بيع شركات الأسمنت وهى شركات رابحة ومتطورة وتعانى الآن من خصخصتها حيث أن الأسمنت سلعة إستراتيجية مطلوبة فى تنفيذ الإستثمارات حيث أن حوالى 50 % من الخطة الإستثمارية تكون فى بند مبانى وإنشاءات وتشييد وبذلك ظهر أن الهدف من خصخصتها هو الحصول على موارد لتدعيم الموازنة وكان الأولى أن يتم البدء بخصخصة الشركات الخاسرة التى لا يرجى إصلاحها.

وعلى ذلك فإن الهدف الحقيقى للخصخصة هو الحصول على موارد للموازنة وتمويل المعاش المبكر وسداد مديونية البنوك وتدعيم هياكل الشركات الخاسرة. وبخصوص المعاش المبكر فإن المستثمر الرئيسى مطلوب منه منح إستثمارات جديدة فلماذا لم يتم إستيعاب العمالة الزائدة فى أعمال التوسع

ومما يجدر ذكره أن الطرح لمستثمر رئيسى تم بصورة كبيرة بعد أن إنخفضت قيمة الجنيه المصرى من حوالى 4 جنيه إلى 5.7 جنيه للدولار الآن وبذلك فإن المستثمر الرئيسى يحصل على الشركات بقيمة منخفضة جداً وكان يلزم أن يحدد القيمة للمستثمر بالدولار على أساس القيمة قبل خفضه وكأنه كان مخطط التخلص من الأصول المملوكة للدولة بقيمة بخسة أقل كثيراً من قيمتها الحقيقية والغريب أن يدخل هذا تحت مسمى الإستثمار الأجنبى المباشر فإن هو الإستثمار الأجنبى المباشر أو غير المباشر لقد إنتقلت الملكية من الدولة للأجنبى فأين هو الإستثمار حيث ليس هناك أية إضافة وكان يكون المسمى مقبولاً لو أن حصيلة الخصخصة تم إستثمارها فى إنشاء وتمويل مشروعات جديدة لا أن يتم إهدارها فى تعويض المعاش المبكر وزيادة البطالة وإعادة هيكلة الشركات الخاسرة التى لا يرجى منها خير سداد مستحقات البنوك.

إن خصخصة الشركات الرابحة والداعمة للإقتصاد القومى خسارة كبيرة على المدى الطويل حيث تفقد الدولة الأرباح التى كان تحققها هذه الشركات ويتم تحويلها للخارج وسوف يكون ذلك عبئاً كبيراً على الدولة وإقتصادها بعد ذلك .

3 - إن برنامج الخصخصة المعلن حالياً يتضمن خصخصة شركات الحاويات بزيادة رأس المال المستثمر رئيسى تحت مسمى تدعيم شركات الحاويات ورفع كفاءتها وكأنها تعانى من قلة الكفاءة .

إن هذه الشركات (الأسكندرية ودمياط وبورسعيد) تم إنشاؤها لتطوير العمل بالموانى فى تداول الحاويات ولم تتكلف الدولة فيها شيئاً حيث تم إنشاؤها بمساهمات من هيئات الموانى (غالباً مساهمة عينية) ومن أرباح شركات قطاع الأعمال للنقل البحرى وهى شركات ناجحة بكل المقاييس وعلى سبيل المثال فإن شركة الأسكندرية لتداول الحاويات قد تداولت فى عام 1996/95 267.8 ألف حاوية مكافئة وبلغت إيراداتها 124.3 مليون جنية وحققت فائضاً قبل الضريبة قدره 82.8 مليون جنية وكانت إجمالى الأصول الثابتة 153.2 مليون جنية فى 1996/6/30 وفى عام 2006/2005 تداولت الشركة 656.6 ألف حاوية مكافئة وبلغت إيراداتها 268.9 مليون جنية وحققت فائضاً قبل الضريبة بلغ 140.1 مليون جنية وبلغت إجمالى الأصول الثابتة 366.1 مليون جنية فى 2006/6/30 وعلى ذلك فقد .

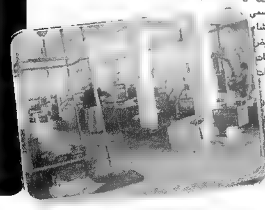
- أرتفعت الحاويات المتداولة بنسبة زيادة قدرها 145%
- أرتفعت الأيرادات الجارية بنسبة زيادة قدرها 116.3%
- أرتفع الفائض النهائى قبل الضريبة بنسبة زيادة قدرها 69.2%
- أرتفعت الأصول الثابتة بنسبة زيادة قدرها 139%

الا يدل ذلك على كفاءة الإدارة وزيادة الأنتاجية وتحقيق الأرباح وزيادة التكوين الرأسمالى .

فما هو مبرر زيادة رأس المال بمستثمر رئيسى غالباً ما سوف يكون أجنبيا

إن الخصخصة يلزم أن تكون مبنية على أسس تخدم الأقتصاد القومى وتدعم لا أن تكون غايه فى حد ذاتها واداه هدم للأقتصاد القومى فلا أحد يفترض على أن تخفف الدولة من أعبائها بتدعيم القطاع الخاص ومشاركته فى التنمية وتحمل نصيبة فى خدمة الأقتصاد القومى وذلك بأن نفسح له المجال فى الأستثمار ونزيل العقبات من أمامة لا أن نشجعة على نقل الملكية .

إن ميناء شمال السخنة (ميناء القرن) وميناء شرق بورسعيد لهم أمثلة ناجحة على مشاركة القطاع الخاص وفى ميناء الأسكندرية يجرى إنشاء شركة لتداول الحاويات بمشاركة القطاع الخاص الأجنبى وفى ميناء دمياط شركة يجرى إنشاؤها بمشاركة القطاع الخاص الأجنبى وذلك هو الأسلوب الأمثل لأن يضيف القطاع الخاص شركات جديدة بجانب ماهو قائم ومملوك الدولة طالما أن كان ناجحاً.



الخصخصة مابين بريق النظرية ومحاذير التطبيق

الأستاذ/ سمير معوض
محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجستيات

حتي الآن لا يمكن الزعم بأننا قد حققنا مستوى عملياً معقولاً من التجانس مابين القطاعات الإنتاجية الخدمية فى بيئة الإقتصاد القومى ناهيك عن عدد كبير من القطاعات لإنتاجية السلعية. ذلك لأن التخطيط الإستراتيجى ملفتى يؤثر الدوران بصورة متواسعة مى ملك القطاعات التى تنتمى إلى الإقتصاد الريعى (Rent economy) والإقتصاد (الإنتاج) شبه الريعى (Quasi-Rent) ضاربا صفحا عن قطاعات إقتصادية إنتاجية قائمة وأخرى من الممكن إدماجها فى خريطة التنمية الحقيقية. عند هذا المنعطف حين يحلق التفكير الإقتصادى بجدوى وجدية فى آفاق البحث عن إجابات منطقية لمنطلقات ومسيرت وغايات تدابير وسياسات وإجراءات الخصخصة (التخلص من أهم الأصول والطاقات الإنتاجية بالبيع تحت مسمى الإنفتاح الليبرالى للإقتصاد) تصبح التساؤلات الهامة من قبيل: خصخصة ماذا؟ .. وخصخصة لماذا؟ .. والخصخصة كيف؟ .. هى البوصلة المرشدة إلى محطة بارزة هامة على طريق تنمية وتطوير إقتصادنا القومى لاسيما قطاع النقل البحرى أكثر وأنسب القطاعات الخدمية الإنتاجية إنفتاحاً وتكاملاً وتشابكاً مع أسواق التجارة البحرية العولية.

بالإضافة إلى ذلك فإن هذا القطاع الحيوى من حيث تحليل البناء الوظيفى يعد من أكثر القطاعات الإقتصادية تكاملاً على المستويين الرأسى والأفقى مع كثير من الوحدات والقطاعات الإقتصادية الأخرى . وعلى هذين الصعيدين فإن توليده الدخول (القيم المضافة) يعد كبيراً نسبياً. هذا التكامل اللوجستى يخلق بيئة أنشطة خدمية ذات مردودات تنافسية جيواستراتيجية على المستوى الإقليمى وفى مضمار الأوزان النسبية الدولية. ومن ثم فإن أولويات الخصخصة كان لابد من تراتبيتها أن تتلافى الشروع فى خصخصة هذا القطاع الذى ظل من ضمن أكبر القوى المولدة للموارد المالية للخزانة العامة والموحدة للوظائف والمصدرة للخدمات والداعمة لميزان المدفوعات والمنتجة لتراكم الخبرات والمعارف العلمية والتطبيقية فى مجال صناعة النقل البحرى وصناعة الخدمات اللوجستية بشتى حلقاتها.

من الأمور التى تثير خلطاً وإلتباساً فى سياق الحديث عن الخصخصة هو أن منهجها بمفاهيمه وأدواته وأهدافه أفتقر إلى دقة التحديد والتوصيف على نحو شفاف يتماشى مع طبيعة البيئة الإقتصادية والإجتماعية فى مصر . فالخصخصة هى صنو الليبرالية الإقتصادية التى أنبثقت بدورها من شعار (Laissez Faire) الذى روج للمبدأ الإقتصادى القائل بعدم تدخل الدولة فى الشئون الإقتصادية وفى الحقيقة ودون الدخول فى تنظيرات أكاديمية على أهميتها التأصيلية فإن حيرة المخطط المصرى الداعى إلى الخصخصة أصابها قدر من التشوش والإرتباك فى سعيها للجميع مابين تناقضين. الأول هو مذهب الليبرالية (التحررية) الإقتصادية والثانى هو الداروينية الإجتماعية (Social Darwinism) .

هذه العقيدة الإقتصادية فحواها أن التطور الإقتصادى وفق المفهوم الرأسمالى يتحقق من خلال الصراع من أجل البقاء والهيمنة والربح فى صورته المادية المجردة لأن الأقوى فى مجالات الغالبة هو الذى سيسود . لأن المنافسة غير المقيدة ستؤدى إلى إزالة الأضعف علي قدر ما تكافئ الأكثر صلاحية (قوة) وفى هذه الحال فإن على الحكومة أن تمتنع كلياً عن التدخل فى الشئون الإقتصادية على أساس نظرية (دعه يعمل دعه يمر). إلا أن الليبرالية الإقتصادية الجديدة تمسكت بضرورة أن تضطلع الحكومة المركزية بالحفاظ على الرفاه الإجتماعى حماية للطبقات التى تطحنها غلواء المنافسة الداروينية ذات الأنياب والمخالب.

الخصخصة لدينا تحتاج إلى ضبط المفاهيم والمعايير حتى لا تصبح مثل طوفان نوح. فالوكالات الملاحية العامة لم تكن مطلقاً شركات خاسرة ولم تكن أبدا عبئاً على الموازنة العامة فلماذا كانت قرباناً غير مبرر قدم بسرعة مثيرة للتساؤلات على مذبح الخصخصة فخسر المجتمع دخولها ووظائفها وماتسهم فيه من إستثمارات بفوائضها الضخمة . لقد أسفر القانون رقم (1) للعام 1998 عن فتح الباب على مصراعيه لعودة الوكالات البحرية الأجنبية تحت غطاء الشراكة فى الملكية والإدارة مع الوكالات البحرية المصرية. من ناحية الضرورات العملية لم تكن هناك أسباب ملحة للبدء بهذا القطاع . لاسيما وأن الإتفاقية العامة للتعرفة والتجارة وقواعد منظمة التجارة العالمية فيها مندوحة تتيح لنا التسويف الزمنى فى هذا الشأن

على سبيل التنوير المعرفى وليس المجادلة فإن الحكومة (السلطة التنفيذية) بجميع أجهزتها تعد فى الأساس منتجا على نطاق واسع الخدمات فهل يمكن أن يطلق العنان لخصخصة هذه الصناعة الحكومية الهامة والأساسية ؟ فحتى أعتى الدول فى النظم الرأسمالية حين فكرت فى إنتهاج فلسفة الخصخصة الإقتصادية وضعت إستراتيجية ممنهجة بحيث لا يصبح التخلص من الأصول والقواعد والطاقات الإنتاجية هو مفتاح الخصخصة كيفما إتفق دون حسابات الحاضر بمتطلباته والمستقبل بإستحقاقاته. وهما معا الحاضر والمستقبل تياران لا يتوقفان عن التحول والتطور والنمو وإنتاج أوضاعهما وظروفهما التى لا تكف عن التغير. الخصخصة إذن لا تعدو كونها أداة من أدوات التنمية وآلية من آليات التطوير ووسيلة من وسائل إعادة هيكلة مسار التطوير وتصحيح أسس تفاعل قوى التقدم الإقتصادى والإجتماعى. ونحن فى مصر أحوج ما يكون إلى هذا المزيج المتوازن الذى يجعل من الخصخصة وسيلة وليست فى حد ذاتها.

عودة كرة أخرى إلى نقطة الإنطلاق وهى فى هذا الخصوص خصخصة قطاع إقتصاد النقل البحرى وهو من أنشط إقتصادات صناعة الخدمات على مستوى الكرة الأرضية فالمعروف أنه فى الإقتصادات المتقدمة فإن صناعة الخدمات تميل إكتساب أهمية متزايدة . وتعد صناعة الخدمات هى صاحبة النسبة الكبرى فى مكونات الناتج القومى. ففى السبعينيات كان نصيب الخدمات فى الولايات المتحدة حوالى 40% من جملة الإنفاق العام لأفراد الشعب. هذه الصناعة كذلك تستئثر بالنصيب الأوفر من إيجاد فرص العمل التى تبلغ زهاء 50% من مجموع القوى العاملة.

هذا القطاع الذى لم ينل حقه على نحو كاف ووافٍ حتى الآن يعد بمكوناته وقواه البشرية من ضمن أهم عناصر البنية الأساسية أو ما إصطلح على تسميته (social overhead capital) والثابت فى حسابات التطور أن البنية الأساسية القومية تبنى وتدار وتوجه بواسطة الحكومة على المستوى التكنولوجى والمهارى وفى مجالات الصحة والتعليم والخبرات الإدارية والتخطيطية. وما دامت الخصخصة قراراً قومياً فإنه يحتاج إلى فكر مؤسسى. فليس هناك ليبرالية إقتصادية بدون ديمقراطية سياسية.

وبدون ريب فإن الإنتقال المتسارع الإيقاع من إقتصاد القطاع العام إلى القطاع الخاص سيحدث آثارا مزلزلة على البناء الإقتصادى والإجتماعى خاصة أن فلسفة إدارة المشروعات الخاصة (private Enterprises) بقيت أمداً من الوقت غائبة عن مجالاتنا الإقتصادية فى ظل سيادة الإدارة الحكومية أو ما عرف بالإقتصاد المركزى أو القطاع العام. ليس من المقبول على إطلاقه أن يقال أن الحكومة تعتبر أسوأ مستثمر وأردأ مدير فحتى ثمانينات القرن العشرين كانت المشروعات العامة فى الولايات المتحدة الأمريكية قلعة الرأسمالية الدولية تمثل نسبة 12% من جملة الناتج القومى.

ومهما قيل عن ميزات إقتصاد السوق الحرة وأهميتها بالنسبة لنا فى عصر العولمة فإن المبالغة فى الإندفاع نحوها دون ريث ودون حسابات دقيقة لما لها وما عليها قد يوردنا موارد ليست فى صالح تصحيح هياكلنا الإقتصادية. سئلت أثناء إلقائى لمحاضرة على المحررين الإقتصاديين فى دورة عقدتها نقابة الصحافيين فى مدينة الغردقة عن رأيى فى خصخصة قناة السويس فكان ردى القاطع إن ذلك لو تم سيعد بمثابة تهديد سافر للأمن القومى ومستقبل الإقتصاد الوطنى وحسابات الدخل القومى وقيمه المضافة وأعربت عن إختلافى مع التوصيف الإقتصادى لدخل القناة على أنه دخل ريعى بحت لأن حشود المائة وعشرين ألفا التى حضرتها وعشرات الآلاف من العمالة الماهرة التى تديرها لا تجعلها مشروعاً ريعياً وإنما مشروعاً إنتاجياً من الدرجة الأولى.

وفيما يتعلق بخصخصة البنوك الأربع الوطنية فإن ما تم فى شأن بنكي الإسكندرية والقاهرة سيلحق أضراراً جسيمة بصناعة الخدمات المالية فهذه البنوك أوعية هامة وفعالة المدخرات الأهلية وأدوات تعبئة للتمويل الإقتصادى وتملكها من قبل رءوس أموال أجنبية سيضع جزءاً من الثروة القومية تحت سيطرة خارجية لا يهمها سوى الأرباح التى ستضخها إلى مراكزها فى الخارج.

المحصلة أن الخصخصة جاءت وكأنها محاكمة قاسية للقطاع العام فيما كان ينبغى أن تكون إدانة لمدرسة الإدارة المصرية التى أكلت الحصرم فضرست أسنان الإقتصاد القومى قاطبة.





برنامج الخصخصة فى مصر .. هدف أم وسيلة

ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ
خبير ومستشار بحرى

الخصخصة جزء من الإصلاح الإقتصادى الليبرالى تحقق مكاسب فى رفع الكفاءة والإبتكار شريطة أن يتم تنفيذها بشكل جيد وكفء (سونيتا كيكيرى sunita kikeri) فلنأخذ الموضوع من بدايته فنقول أن .

الإصلاح الإقتصادى الليبرالى ينطوى على بيع المشروعات المختلفة المملوكة للدولة إلى القطاع الخاص مع ضرورة

1 – توافر ظروف محددة حتى يكون هذا البيع مجدياً وإيجابيا

2 – الإقتناع بأن التوقيت الخطأ يمكن أن يضر أكثر مما يفيد

3 – عدم الإسراع فى عملية الخصخصه دون مراعاة لبعدها الإجتماعى.

والخصخصة ليست هى التحرير الإقتصادى وإنما هى تحول بإتجاه تهميش الدور الإقتصادى المباشر للدولة أو دورها كمنتج مباشر السلع والخدمات لصالح تعظيم هيمنة القطاع الخاص على الإقتصاد

والتحرير الإقتصادى ينصرف فى الأساس إلى إتاحة الإطار القانونى لحرية عمل القطاع الخاص فى كافة المجالات مع إزالة العوائق البيروقراطية من أمانة وتطوير البيئة الإجتماعية والثقافية لتكون مناصرة قطاع خاص يعرف دوره ويؤدى واجبه.

من الإنفتاح إلى الخصخصة!!

المثير فى الأمر أنه بعد ما سمى بسياسة الإنفتاح الإقتصادى فى النصف الثانى من سبعينات القرن العشرين التى فتحت أبواب مصر لنهب وإفساد الإقتصاد المصرى كان ما سمى بسياسة الخصخصة فى النصف الأول من تسعينات هذا القرن.

* كان التصور المستهدف بالخصخصة هو بيع الشركات الخاسرة بإعتبار أن الخسارة تنم عن سوء الإدارة وعندما بدأ التطبيق طرحت للبيع أفضل الشركات والفنادق الرابحة وساد منطق أيديولوجى فى تناول القضية وبدأ الأمر أحياناً وكأن القطاع العام خطيئة أو كابوس أو مركز للفساد الحكومى ينبغى التخلص منه للإنطلاق الإقتصادى فكانت سياسة خصخصة القطاع العام بدلاً من إصلاحه وتطويره وتحسين أدائه والعائد منه وتم الإستفاده من بعض سلبياته فى ضرب إيجابياته.

* كان برنامج الخصخصة الذى تم تطبيقه فى مصر أقرب ما يكون إلى إستهلاك رصيد الأصول الذى بنته الأجيال والحكومات السابقة لصالح تمويل الإنفاق الجارى للحكومات الراهنة والتى يمكن أن تواجه تزايدا كبيراً فى عجز الموازنة بعد أن ننتهى من بيع القطاع العام.

* كان هناك كما يقول دكتور مصطفى السعيد فى كتابه "الإقتصاد المصرى وتحديات الأوضاع الراهنة" تضارب فى البيانات الرسمية بشأن صفقات بيع الشركات العامة التى تم خصخصتها بشكل يثير الشكوك ويحتاج إلى تفسير.

نتائج وإفرازات الخصخصة!!

الحقيقة تفرض علينا الإعتراف بأن سياسات الخصخصة فى مصر أفرزت أثاراً سلبية أهمها:

1 – توقف الغالبية من شركات قطاع الأعمال العام عن القيام بإستثمارات جديدة أو حتى إستثمارات للإحلال والتجديد الأمر الذى أدى إلى تدهور وإهلاك أصول هذه الشركات وضعف إنتاجيتها وأفقد الإقتصاد المصرى قدراً لا يستهان به من طاقاته الإنتاجية.

2 – عدم إعادة ضخ حصيلة وعائد الخصخصة فى إستثمارات تزيد من الطاقات الإنتاجية ولكن تم إنفاقه على المعاش المبكر لتقليل العمالة فى وحدات قطاع الأعمال العام التى يجرى خصخصتها أو سداد ديون القطاع العام أو تحويل جزء منها إلى البنك المركزى لإستخدامه فى الحد من عجز الموازنة العامة الأمر الذى ساهم فى تقليل الموارد المتاحة للإستثمار

3 – دفع عدد من العاملين إلى صفوف العاطلين مما أدى إلى تفاقم مشكلة البطالة سواء كانت سافرة أو مقنعه والتى إتسعت بنطاقها لتشمل كل قطاعات المجتمع المصرى ومما يشكل إهداراً إقتصادياً لأهم عناصر الإنتاج وينطوى على مخاطر سياسيه وإجتماعية

4 – ثمة ما يشير . كما يقول مكرم محمد أحمد (الأهرام 4 أغسطس 2007) إلى أن الأزمة الخانقة التى تعيشها الزراعة المصرية منذ فبراير 2007 والتى تجسدت فى زيادة أسعار السماد أربعة أضعاف دون أن يكون هناك أى متغير حقيقى يفرض زيادة السعر هو قيام الحكومة ببيع إحدى شركات الأسمدة المهمة الأمر الذى أدى إلى فساد أسواق الأسمدة وإشتعال أسعارها فحكومة الخصخصة كل همها أن تبيع لتسد العجز أو التخلص من الفساد أو بهدف تخفيف العبء دون ناموس صحيح يضبط وقائع البيع ودون حساب حقيقى لحجم المشكلة وأبعادها وبحيث يصبح البيع فى مصلحة الدولة والمجتمع والمستثمر

5 – الأموال التى دفعها القطاع الخاص لشراء أصول القطاع العام هى فى النهاية أموال كانت ستمول كلياً أو جزئياً لبناء إستثمارات جديدة فتحولت إلى تمويل تداول أصول قائمة فعلاً مما يعنى دفع الإقتصاد إلى حالة من الجمود وربما الركود

6 – الشركات التى تقع داخل المدن الكبرى أو على حدودها تتجاوز قيمة الأرض قيمه بيع الشركة الموجودة عليها مما أهدر فرص الدولة فى الحصول على مقابل عادل لأراضيها المميزة.

7 – عمليات تقييم الأصول العامة وبيعها قد تكون مناسبة لعمليات فساد تفوق كل ما عداها من فساد إذا تمت فى غياب الرقابة الصارمة من الأجهزة الرقابية للدولة وفى غياب الرقابة الشعبية من ممثلى الشعب وهى لا يمكن أن تتحقق إلا فى ظل نظام ديمقراطى حقيقى وفى دراسة بعنوان " الخصخصة فى البلدان العربية" يشير عبد الرحمن السحيبانى الأمين العام المساعد للشئون الإقتصادية بجامعة الدول العربية إلى أنه "فى الدول التى إنتقلت حديثاً من منهج الإقتصاد الموجه إلى إقتصاد السوق يذهب ما يعادل 20% من قيمة الشركات التى تم خصخصتها كرشاوى وعمولات ومجاملات لأصحاب مراكز الإشراف فى الحكومة

صفقات مثيرة للجدل!!

ربما يكون ضرورياً ومفيداً إلقاء الضوء على نماذج من الشركات المباعة وهناك نماذج أخرى عديدة التى أثارت علامات إستفهام كبيرة وإعتراضات فى أوساط المتخصصين والمواطنين على السواء

❖ صفقة البيبسى كولا

8 مصانع + 18 خط إنتاج + أسطول سيارات نقل ضخم + 5000 متر أرض بمصطفى كامل بالإسكندرية وتم البيع بأقل من ثمن الأرض التى أقيم عليها أبراج سكنية شاهقه ضخمة فخمة وتم البيع فى أبريل 1994 بمبلغ 129 مليون جنيه مصرى

❖ صفقة النصر للغلايات (المراجل البخارية)

31 فدان (132.200 ألف متر مربع) فى منطقة منيل شيحه على الضفة الغربية لنهر النيل مباشرة قبالة حى المعادى بالقاهرة ومما يعتبر إهدار الشركة إستراتيجية وهو نموذج للبيع بلا مبرر لأن الأصول كانت تحقق أرباحا وحيث تم بيعها بمبلغ 6 15 مليون جنيه مصرى

❖ صفقة أسمنت أسيوط

شركة تنتج 3.9 مليون طن سنوياً وأرباحها فى العام المالى 1999/98 قبل البيع مباشرة هو 136 مليون جنيه وكانت المورد الرئيسى للأسمنت لمشروع توشكى

❖ صفقة فندق الميريديان (جاردن سيتى القاهرة)

موقع فريد شديد التميز أقصى الطرف الشمالى لجزيرة المنيل على الضفة الشرقية لنهر النيل على مساحة 21 ألف متر مربع بيع لأمير سعودى بمبلغ 75 مليون دولار بينما قيمة الأرض وحدها 185 مليون دولار

راجع مقالة إغتيال فندق تاريخى (الأهرام 15 نوفمبر 1997)

❖ صفقة عمر أفندى

يحار المرء ويتساءل لماذا؟ وكيف؟ ولمصلحة من؟

❖ صفقة هضبة الأهرام

صدر القرار الوزارى رقم 212 بتاريخ 3 ديسمبر 1975 بتخصيص عشرة الاف فدان فى مكان خاص وفريد وإستثنائى من هضبة الأهرامات للإستغلال السياحى لشركة أجنبية مشاركة بجانب المصرى منها 40% رغم عدم ملائمة المكان من حيث ماضيه الحضارى وتراثه التاريخى وقام الكثيرون وفى مقدمتهم دكتوره نعمات أحمد فؤاد بالتنديد والإعتراض كما أن جريدة التايمز الإنجليزية طالبت العالم المتحضر بأن يتضامن لحماية أثار مصر من حكومة مصر وكان طبيعياً إلغاء المشروع.

يرجاء مراجعة كتاب الدكتورة نعمات أحمد فؤاد (مشروع هضبة الأهرام أخطر إعتداء على مصر)

* جدير بالتسجيل أن عدد شركات قطاع الأعمال 314 شركة بالإضافة إلى الشركات المشتركة بين مؤسسات حكومية ومؤسسات أخرى.

* 138 شركة عدد شركات القطاع العام التى خضعت لبرنامج الخصخصة حتى 31 يوليو 2000 (بالكامل أو بشكل جزئى) وبلغ عائد البيع 15.622 مليار جنيه

* 190 شركة عدد شركات القطاع العام التى خضعت لبرنامج الخصخصة حتى 30 سبتمبر 2002

* الحصيلة المحققة نتيجة البيع (190 شركة) هو 16.886 مليار جنيه أى ما يعادل رسوم منح ترخيص الشركة الثالثة للمحمول (إتصالات)

(المصدر. الإتجاهات الإقتصادية الإستراتيجية . جريدة الأهرام)

ضرورات . وضوابط

1 – قد يكون ضرورياً الآن تحديد نسبة لا ينبغى للخصخصة أن تتجاوزها فى المشروعات الحيوية الأساسية الكبرى التى يتعلق إنتاجها بمصالح المجتمع بأكمله مثل الأدوية والسماد والطاقة مع إعطاء الأفضلية لرأس المال الوطنى

تابع / برنامج الخصخصة المصرى

بقية المنشور فى الصفحة السابقة ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ

2 – قد يكون مطلوباً الآن التريث والتروى فى نقل ملكية شركات قطاع الأعمال العام إلى القطاع الخاص للحفاظ على حقوق العاملين والرغبة فى عدم التسرع فى البيع عند أقل من السعر العادل.

3 – قد يكون ضرورياً الآن وقف بيع كل المشروعات الرابحة لفترة من الوقت كى تستفيد الدولة من عائد هذه المشروعات

4 – قد يكون ضرورياً الآن الإهتمام بتطوير شركات قطاع الأعمال العام وزيادة كفاءتها الإنتاجية بضخ إستثمارات جديدة حيث يساعد ذلك على

* الحفاظ على أصول هذه الشركات وتطويرها إلى الأفضل وبما يمنع تدهورها

* بيع هذه الشركات الشروط أفضل من حيث السعر وتنافس عدد أكبر من المستثمرين على الشراء

5 – قد يكون مطلوباً الآن إستخدام حصيلة أو عائد الخصخصة بإعادة إستثمارها فى مشروعات جديدة يتم دراستها بدقة وعناية وتعطى الأولوية لتلك المشروعات التى يصعب على القطاع الخاص القيام بها وللمشروعات لصناعات عالية التكنولوجيا

6 – قد يكون ضرورياً الآن إدارة شركات قطاع الأعمال العام وحتى يتم خصخصتها وفقاً لأساليب الإدارة الحديثة وما تتسم به من مرونة وشفافية ووفقاً لأصول إقتصاديات السوق بعيداً عن البيروقراطية.

7 – قد يكون مطلوباً الآن كما يقول دكتور على لطفى (مجلة الديمقراطية شتاء 2003) إتباع نظام المشاركة بين القطاعين العام والخاص خاصة فى ظروف الركود الحالية التى لا تسمح بالبيع بأسعار معقولة مع العمل على إعادة هيكلة وتطوير وحدات قطاع الأعمال العام المتعثرة.

8 – قد يكون مطلوباً الآن إيجاد صيغة ملائمة تضمن تكامل الادوار بين الحكومة والقطاع الخاص ويصبح لزاماً التخطيط لصناعة مصرية المولد عالية الأسواق تحتل مكانه متقدمه من صادرات الصناعة المصرية.

سؤال يبحث عن إجابه

... ويظل السؤال مطروحاً فى مسلسل برنامج الخصخصة فى مصر الذى لم يتنه بعد

هل الخصخصة هدف أم وسيلة؟

والإجابة التى أملكها تقول أنها:

* هدف لزيادة الإستثمارات بما يحقق المزيد من الاهداف التى تسعى الدولة إلى تحقيقها فى ظل القطاع العام وفى ظل إقتصاديات السوق.

* وسيلة لخلق قطاع خاص قوى والإنتقال إلى إقتصاديات السوق.

ولكن ماذا عن التطبيق والتفعيل والإنجاز ؟

هذا هو السؤال ؟؟

وتلك هى القضية !!

محاسب سعيد رجب شرف

الخبير المالى والإقتصادى

أولاً: برنامج الخصخصة ليس هو السبيل الوحيد للخروج من عنق الزجاجة

ثانياً: نعم هناك محاذير ومناطق محرمة يجب عدم الإقتراب منها مهما كانت الإغراءات والضغوطات للأسباب الآتية:

1 – أنا أرى أن هناك هرولة غير عادية فى عمليات الخصخصة فمثلاً لماذا تخصص الحكومة شركات الغزل والنسيج فى شبين الكوم ومنوف وتبيعها لشخص هندى ليس لديه معرفة عن خصائص الشعب المصرى ونجد أن المشترى يقوم بالإستغناء عن مئات من العمال هم فى حاجة إلى العمل ... والعمل فى حاجة إليهم

ب – لماذا يباع بنك الأسكندرية الذى كان فى الأصل بنك باركلير وأممته الثورة وكان مثالاً يحتذى به – ثم لماذا تصرف عليه ملايين الجنيهات لتجديده – ثم بيعه بقيمه تقل عما صرف على تجديده

جـ – أرى أن بيع البنوك المصرية أسوأ ماتفى به الحكومة حالياً – فلماذا تترك بنك القاهرة لعدة أيادى ثبت أنها غير متخصصة ومنحرفة أدت إلى أن يفقد البنك معظم رأسماله – وأنا مع أكتتاب المصريين لإقالته من عثرته.

د – أرى أن تبتعد الحكومة عن بيع الشركات الصناعية الكبرى مثل شركات الغزل والنسيج بالمحلة الكبرى وكفر الدوار – وأن تعمل جاهده على إصلاحها بطرح أسهم زيادة رأس المال لإعادة هيكلتها المالية من جديد وتباع هذه الأسهم للمصريين فقط.

هـ – أرى أن برنامج الخصخصة الحالى والذى تطلق عليه الحكومة توسيع قاعدة الملكية ليس هذا السبيل الوحيد للخروج من عنق الزجاجة فبرنامج الخصخصة الحالى لا يلزم البيع للمصريين فقط ولكنه يعرض البيع بالسعر الأعلى من ناحية أن الأصول الثابتة مثل المبانى والأراضى لاتقدر بمال فكيف نبيع مبانينا وأراضينا للأجانب والمثال على ذلك بيع عمر أفندى بتراب الفلوس – وكان كل هم من إشتراه بيلاش التخلص من العمالة المصرية – مما أدى زيادة حجم البطالة وجلوس معظم الشباب والرجال على المقاهى دون عمل يذكر هذا رأيى فيما عرض على ولله الأمر من قبل ومن بعد.



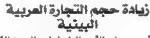
محطات وأخبار

حملة إعلامية لدعم التعاون

عقد الملتقى الخامس لإعلاميى دول حوض النيل بالقاهرة تحت رعاية الدكتور محمود أبوزيد وزير الموارد المائية والرى ، حيث اتفق 30 إعلامياً على إطلاق حملة إعلامية لدعم التعاون فيما بينها لإبراز الجوانب الإيجابية التى تحققت فى مجالات التعاون على مدى السنوات الماضية مما يساعد على بناء الثقة وإزالة الصورة السلبية المترسخة لدى شعوب وحكومات دول حوض النيل.

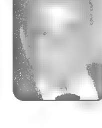
فوز الأكاديمية العربية

فازت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى فى المسابقة العالمية التى نظمتها "الأيزو" العالمية بمشاركة اليابان – بتصنيفها ضمن أفضل ست جامعات على مستوى العالم تطبق نظام الجودة فى التعليم العالى .



زيادة حجم التجارة العربية البينية

ألقى الدكتور أحمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الاقتصادية العربية محاضرة بكلية الدفاع الوطنى بأكاديمية ناصر العسكرية العليا ، حيث أكد أن هناك زيادة ملحوظة فى حجم التجارة العربية البينية حيث تجاوز الناتج المحلى الاجمالى العربى حاجز التريليون دولار للمرة الأولى ليصل إلى 1050 تريليون دولار نتيجة لزيادة اسعار البترول إلى حوالى 70 دولار للبرميل الواحد ، علاوة على الاصلاحات الإقتصادية فى عدد من الدول العربية وفى مقدمتها مصر ، كما أن معدلات الإستثمار العربية البينية حققت زيادة ملحوظة فى العام الماضى وصلت إلى 44 مليار دولار مقابل مليار واحد فى حقبة التسعينيات ، ويمثل ذلك طفرة كبيرة فى العالم العربى .



تكنولوجيا يابانية لمصر

تم توقيع مذكرة تفاهم بين وزارة التجارة والصناعة المصرية وهيئة التعاون الدولى اليابانية (الجايكا)، وذلك بغرض دعم وتنمية نقل وتوطين التكنولوجيات اليابانية بالصناعة المصرية ، وتوسيع خدمات وأنشطة مركز التكنولوجيات اليابانى لتحسين الجودة ورفع الأنتاجية (كايزان) بمنحة يابانية تصل الى 17 مليون جنيه .

تطبيق اللائحة الملاحية الجديدة

وافق مجلس إدارة هيئة قناة السويس على البدء فى تطبيق اللائحة الملاحية الجديدة لتنظيم عبور السفن والناقلات بالمجرى الملاحى إعتباراً من أول يناير القادم . ومن أهم ما تضمنته اللائحة السماح للسفن غاطس 62 قدماً بالعبور ، وزيادة العرض المسموح به من 32 قدماً الى 40 بعد عمليات التطوير ، بجانب فرض غرامة على السفن التى تستخدم غطاسين من خارج الهيئة دون إذن فى النطاق الجغرافى .

Some Impacts Related to a New port Construction.

Prepared by : **Mohamed Ramzy Awad**
"Coastal and Port Engineer"

New ports planning, design and construction depend on many physical and environmental important governing aspects. The environmental impacts related to port construction are considered critical and should be studied and classified based on the international known lists. Based on such environmental studies, the best layouts can be prepared, which is able to provide good handling operations. After, the best alternative can be selected from these proposed ones and can be modified if required to improve its attitude/efficiency. Fig.1 (presents some examples for the expected environmental hazard sources/ impacts due to material preparation "Fig. 1-1 through Fig. 1-3" (Rock blasting in the query) and rock dumping in water (As in breakwaters construction). Fig.2 Fig. 2-1 through Fig. 2-4" presents some main stages in the process of a new port construction and their rule as sources of the environmental impacts on the water environment.

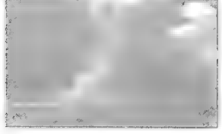


Fig. 1-1 Rock blasting-Dust source.



Fig. 1-2 Rock cutting/preparation

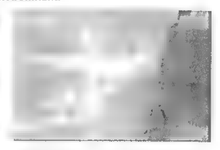


Fig. 1-3 Rock dumping in water.

Fig. 1. Environmental impacts from used materials in port construction.

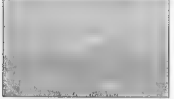


Fig. 2-1 Removing of soft subsoil (soil improvement).



Fig. 2-2 Final breakwater section After construction.

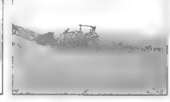
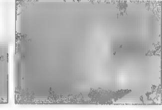


Fig. 2-3 Earth works in the reclamation area.



2-4 Placing of amour units in Breakwaters.

Fig. 2. Environmental impacts due to port construction works.

For the effect on the water environment in port development activities, the sediments settlement includes many features as sedimentation consolidation, secondary settlement, re-suspension, erosion, far field transport and stability of top layers. Material in the silt and clay size bands generally exhibit properties of cohesiveness as the inter particle forces bind them together. For settling velocity, it depends mainly upon the particle/materials characteristics. For fine materials, the velocity is proportional to the suspended sediment concentration. The effect on sediments (Sediment transport) come mainly from current and waves effects. For currents effect, the bed shear stress depends upon the bed roughness and the flow velocity. For waves effect, it depends upon many items, but mainly on the water depth, wave height and period and the bed roughness. For combined waves and currents effects, the vector sum is effective and the time variation must be taken into account. Figure 3 presents a neat sketch ketch (As defined in some international specifications) for sediments dumping/placement in the sea, different mechanisms and their expected formation and dispersion in water. Fig. 4 presents the reclamation works, by using rain bow mechanism. This mechanism mainly used for reclamation works behind new constructed berths in the commercial ports.

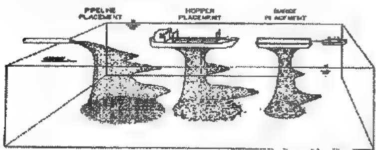
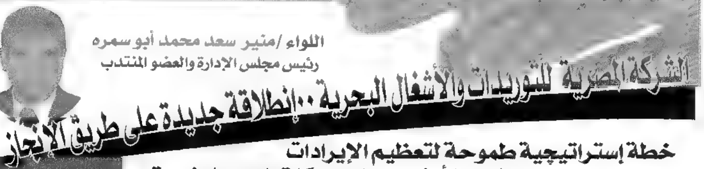




Fig. 3. Sketch for sediments dumping/placement in the sea, .different mechanisms



.(Fig. 4. Reclamation works (Rain bow mechanism



خطة إستراتيجية طموحة لتعظيم الإيرادات وترشيد الأنفاق وإعادة هيكلة الموارد البشرية

- الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية "كونساب" إحدى الشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى وعضو الإتحاد العالمى لموردى السفن "الأيسا" وحاصلة على شهادة توكيد الجودة الإيزو 9001/2000

A member of ISSA

– صرح مصرى كبير يمتلك من الأمكانيات الهائلة والقدرات ما يؤهله لتحقيق مسيرة إنجازات ضخمة إلا إنها مرت بفترة عانت خلالها من العديد من المشكلات وقفت مانعاً بين الشركة وتحقيق المستهدف منها

– واجهت الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية بعض التحديات خلال السنوات الماضية كان لها تأثير واضح على نتائج أعمالها

– وكان من الضرورى أن يتم تطبيق فكر جديد لكى تستعيد الشركة مكانتها وريادتها من خلال إعادة توظيف إمكانيات الشركة الهائلة ووضعها من جديد على طريق الإنجاز

1 - دراسة جادة للسوق.. وخلق مناخ تنافسى بين فروع الشركة.. وتقييم دورى الأداء

– وقد كان تولى اللواء بحرى /منير سعد محمد أبوسمره مسئولية رئاسة مجلس الإدارة والعضو المنتدب للشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية بداية الإنطلاقة الجديدة للشركة على طريق الإنجاز والبداية الحقيقية لإستعادة سمعة الشركة العالية وتحسين إدائها لتقوم بالدور المنوط بها والذى يحقق طموحات الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى.

– تولى اللواء بحرى/منير سعد أبوسمره رئيسا مجلس الإدارة وعضواً منتدباً للشركة فى 18/10/2006 ورغم مرور هذه الفترة القصيرة إلا أن الفكر الجديد الذى تم تطبيقه بالشركة بدأ يعطى مؤشرات جيدة تبشر بكل الخير وتؤكد أن الشركة على أعتاب عصر جديد من الإنجازات سوف تقفز بها إلى آفاق رحبة من التطوير والتحديث فى المستقبل القريب..

– نجح اللواء بحرى/منير سعد محمد أبوسمره فى تطوير فكر العاملين إنطلاقاً من إيمانه العميق بقدرات الإنسان المصرى وما يتصف به من روح التحدى وقدرته على صنع المعجزات إذا أحسن قيدته وتوجيهه، سخر خبراته الطويلة التى إكتسبها خلال رحلة عمله بالقوات البحرية فى التشكيلات البحرية ومجالات التخطيط والتدريب فى وضع خطة عمل إستراتيجية للشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية تقوم فى الأساس على إستغلال قدرات الشركة البشرية وإمكانياتها الهائلة مع إتباع فلسفة إدارية حكيمة ذات طابع خاص إستطاع من خلالها غرس روح جديدة فى نفوس العاملين لخلق فريق عمل يضم نخبة ممتازة من الكفاءات المصرية يعملون فى تناغم وانسجام لتحقيق الأهداف التى تم وضعها بعد دراسة السوق ومعرفة قدرات الشركة إنه فريق عمل يضرب المثل الأعلى فى الأنتماء والأخلاص والتفانى من أجل الصالح العام يقوده رجل وطنى من طراز فريد أحد أبناء القوات البحرية المصرية ونموذج رائع للوطنية والعمل من أجل رفعه شأن مصرنا الحبيبة إنه اللواء بحرى/منير سعد محمد أبوسمره رئيس الإدارة والعضو المنتدب للشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية "كونساب" والذى كان لنا معه الحديث التالى

2 - نشاط الشركة :-

– فى البداية يقول اللواء /منير سعد أبوسمره أن الشركة تعمل فى العديد من الأنشطة حيث تقوم الشركة بتوريد كافة التموينات اللازمة للسفن من مأكولات وأدوات سطح ماكينة وأجهزة بحرية وتقوم بكافة أعمال المراشمة الميكانيكية والدهان والمعالجة الكيميائية للهياكل المعدنية والصهاريج إلى جانب أعمال المقاولات العامة والصيانة والدهانات للمبانى والأنشاءات.

– كما تقوم الشركة بأعمال التبخير والتطهير ومقاومة الحشرات للسفن داخل الشون والمخازن علاوة على القيام بكافة أعمال الخدمات البحرية

– وأضاف أن الشركة تمتلك أسطول ناقلات مياه مجهز لتوريد ونقل المياه العذبة لجميع السفن بجميع موانئ الجمهورية والمناطق النائية بالأضافة إلى قيام الشركة بتوريد كافة أدوات السلامة والإنقاذ وكذلك كافة أدوات الغطس والأدوات والأجهزة البحرية حيث تقوم الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية بتوريدها للشركات الشقيقة فى قطاع النقل البحرى.

3 - التحديات والصعوبات :-

– كما أضاف اللواء/منير سعد أبوسمره أن هناك الكثير من الصعوبات والتحديات التى واجهت الشركة تتمثل فى:-

1 – تحمل الشركة تكلفة المعاش المبكر عن سنوات سابقة.
2 – تحمل الشركة تكلفة مصروفات سابقة.
3 – تقادم أعمال الوحدات البحرية المملوكة للشركة مما يتطلب عمرات وقطع غيار مما تسبب عن أرتفاع كبير فى مصروفات الإهلاك.
4 – قرارات سابقة من هيئات الموانى منذ عام 2003 بشأن زيادة حق الانتفاع.
5 – ارتفاع أسعار المياه بأكثر من 70% مما حمل الشركة مبالغ طائلة
6 – تحمل الشركة مطالبات من هيئة التأمينات الإجتماعية نتيجة تحول الشركة الى القانون 159 لسنة 1981.

4 - خطة أستراتيجية :-

– وأضاف اللواء / منير سعد لقد توليت مسئولية رئاسة مجلس إدارة الشركة منذ حوالى عدة شهور فقط وكان التحدى الأساسى يتمثل فى العمل على النهوض بالشركة وتحسين أدائها ونتائج أعمالها لتستعيد سمعتها الطيبة ووضعها على الطريق السليم لتعود الى تحقيق الإنجازات التى تتناسب مع ما تمتلكه الشركة من إمكانيات هائلة وما تضمنه من قدرات بشرية كبيرة و وضح أنه لكى يتم تحقيق هذا الهدف كان لابد من وضع خطة إستراتيجية طموحة تعتمد فى المقام الأول على أستغلال الثروة البشرية بالشركة والإستفادة القصوى من خبراتها وكفاءاتها وإعادة توظيف الإمكانيات إنطلاقا من الأيمان الشديد بأن الإنسان المصرى قادر على صنع المعجزات إذا إحسن قيادته وتوجيهه.

– وأشار إلى أن الخطة الأستراتيجية التى تم وضعها فى هذا الإطار تشمل العديد من **المحاور الرئيسية** يأتى فى **مقدمتها** تعظيم الإيرادات من خلال دراسة السوق دراسة وافية وجادة سواء بالإسكندرية أو السويس أو بورسعيد أو دمياط لمعرفة إحتياجات هذه الأسواق وقدرات الشركة لتلبية هذه الإحتياجات

– فكان **المحور الأول** من الخطة فيمثل فى الإهتمام بعملية الدعاية والتعريف بنشاط الشركة وفى الأطار تم إنشاء موقع الكترونى للشركة على شبكة المعلومات الدولية "الانترنت" لم يكن موجود من قبل وأصبح هذا الموقع من المواقع المحترمة على مستوى العالم يسهل التعامل والتواصل بين الشركة وبين الشركات العالمية فى مجال التوريدات.

– فكان **المحور الثانى** للخطة يتمثل فى تعظيم ايرادات الشركة وتم بحمد الله خلال الفترة القصيرة الماضية فتح العديد من مجالات العمل فى نفس الأنشطة التى تعمل فيها الشركة

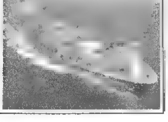
– يتمثل **المحور الثالث** فى ترشيد المصروفات والنفقات الأمر الذى يصب فى النهاية كذلك فى زيادة الإيرادات وبالتالى تحقيق أرباح وتم وضع خطة لتحقيق هذا الهدف تشمل جزء طويل المدى وجزء متوسط المدى وتم بالفعل تقليل المصروفات والنفقات وتكاليف التشغيل الى درجة ملحوظة.

– أما **المحور الرابع** وهو أعادة الهيكلة وبما يتناسب مع القدرات والإمكانيات للموارد البشرية

– كما أضاف سيادته أنة تم تحويل توجيهات الشركة القابضة إلى برامج عمل يجرى تنفيذها على أرض الواقع كان لها مردود إيجابى كبير

5 -سياسة تسويقية جديدة :-

-كما أضاف اللواء /منير سعد أبوسمره إن خطة الشركة التسويقية تقوم على أساس الأستفادة من الوسائل التكنولوجية الحديثة والدراسة الجادة للسوق للوقوف على إحتياجاته مؤكدا أن التسويق من أهم عناصر العمل وبناء عليه يمكن تحديد أسس التسعير وحجم التوريدات المطلوبة ومشيرا إلى أن التسويق علم وفن وتطبيق عملى فى نفس الوقت، وهو الفكر الجديد الذى يتم تنفيذه حاليا ويكون له مردود إيجابى مستقبلا، وأضاف أن مجلس إدارة الشركة حرص خلال هذه الفترة على خلق مناخ تنافسى شريف بين فروع الشركة المختلفة.. حيث يتم ترتيب الفروع شهريا حسب النتائج المحققة فى كل فرع ومنح بعض المكافآت مما جعل الفروع تتنفس فى تحسين الأداء وتعظيم الإيرادات وترشيد الإنفاق وبالتالى التنافس فى زيادة الأرباح..هذا التنافس الشريف بين الفروع كان له تأثير إيجابى ملحوظ على نتائج أعمال الشركة ككل.



The Egyptian Marine Supply& Contracting Co.



تموين سفن

أشغال عامة وبحرية

توريد مياه





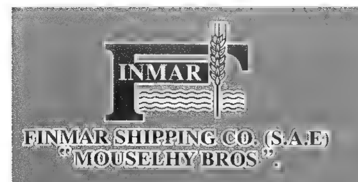








Webside : www.consupegypt.com





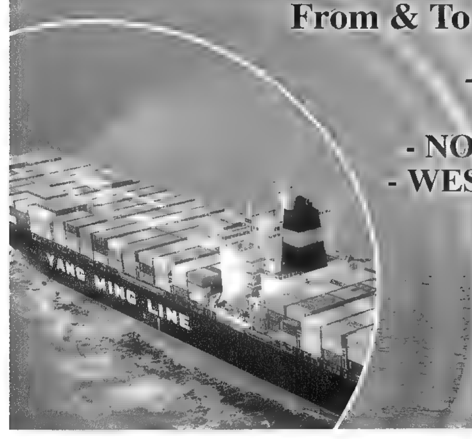
YOUR CONSIGNMENT IS OUR COMMITMENT

WEEKLY SERVICES

Direct Calls

From & To

- FAR EAST.
- U.S.A.
- NORTH EUROPE .
- WEST & EAST MED.

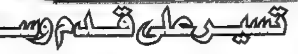


www.finmarshipping.com

Address : 3, Fernand Addah Str., El-Messalah, Ramleh Station

Phones : (002-03) 48 61 239 - 48 73 078 - 48 73 951 - 48 73 500

Fax : (002-03) 48 40 757



ميناء دمياط

DAMIETTA PORT AUTHORITY

وزارة النقل





اللواء

توفيق أبو جندية

رئيس مجلس الإدارة

DIP دمياط الدولية للموانى

تم ترسية انشاء الأرصفة على شركة أركيريون اليونانية بالشراكة مع شركة المقاولون العرب وتم ترسية انشاء الساحات على شركة أركيريون تم التعاقد مع شركة كورية واخرى يابانية لتصنيع وتوريد أوناش الرصيف العملاقة وأوناش RTG وأوناش الساحة .

تم البدء فى الأعمال المساحية والتخطيطية وجارى العمل فى تجهيزات الموقع من المخطط عمل حفل إفتتاح لإعطاء أشارة البدء فى إنشاء المشروع خلال شهر سبتمبر على أن يتم إنهاء المشروع خلال عامين ونصف .

ميثانكس (لانتاج الميثانول)

تم ترسية إنشاء المشروع على شركة تيكنت الإيطالية والتي تعاقدت بدورها مع شركة بتروجت المصرية لتنفيذ الأعمال المدنية فى 5/22 من العام الجارى تم البدء فى التجهيزات الأولية للمشروع تم البدء فى عمل البوابات المؤقتة وتحديد الطرق والأعمال المساحية والتخطيطية من المخطط عمل إحتفالية وضع حجر الأساس للمشروع يوم 2007/9/4على أن يتم الإنتهاء من المشروع حلال عامين .

أى أجريوم (للمنتجات النيتروجينية)

تم ترسيا المشروع على شركة أركيريون كمقاول رئيسى وتعاقدت على تنفيذ الأعمال مع شركة بتروجت، تم الإنتهاء من التصميمات التنفيذية للمشروع تم البدء خلال مايو من العام الحالي في الأعمال المساحية والتخطيطية وعمل الأسوار والبوابات المؤقتة . من المخطط نهو المشروع وبدء الإنتاج خلال 26 شهرا.

SCCT

شركة قناة السويس للحاويات تتداول مليون حاوية فى أقل من سبعة أشهر

نجحت شركة قناة السويس للحاويات فى زمن قياسى لا يتجاوز سبعة أشهر منذ بداية العام فى تداول مليون حاوية مكافئة، لتواصل بذلك تحقيق المزيد من الأرقام القياسية التى توالت منذ أفتتاح المحطة فى ميناء شرق بورسعيد الواعد فى أكتوبر 2004 .

ولتعزز بذلك قناة السويس للحاويات منفردة على قمة الموانئ المصرية حيث تتداول ما يزيد على 40% من إجمالي عدد الحاويات المتداولة في الموانئ المصرية مجتمعة.

كما تهدف الشركة إلى إتمام تداول المليون الثاني قبل نهاية العام لتحتل بذلك المركز الخامس بين موانئ البحر المتوسط وتواصل قصة نجاح بدأت وأستمرت بسواعد مصرية وخبرة دولية وأسلوب إحترافى رفيع.

وبعيداً عن تجار الشعارات والمدعين ودون الإلتفات لأعداء النجاح يمضى هذا المشروع القومى قدما بخطى ثابتة واثقة فى إضافة حقيقية للإقتصاد المصرى إرساء لمبدأ الأستفادة من التجارة العالمية التي تمر بأراضينا عبر قناة السويس وعدم الإكتفاء برسوم العبور التى يمكن مضاعفتها فى حالة نجاحنا فى تقديم حزمة متكاملة من الخدمات للسفن العابرة.

ويمثل التعاون البناء مع وزارة ممثلة فى هيئة ميناء بورسعيد حجر الزاوية فى تطور هذا الميناء، الذي يحق لكل من شارك ويشارك في تنميته أن يفخر كل الفخر بما تحقق، ويتطلع إلى مزيد من الإنجازات والنجاح.

ومن الجدير بالذكر أن ما تحقق لم يكن ليتحقق لولا الجهود المخلصة والدعم الصادق من هيئة قناة السويس، لتأمين حركة ملاحة سلسلة من وإلى الميناء.

ورغم عظمة الإنجاز الذى تحقق ألا أن الطريق لا يزال طويلاً والحاجة ماسة إلى تضافر كل الجهود لاستمرار مسيرة التميز وصولا بهذا الميناء للمكانة الدولية التي يستحقها ولكي يؤكد العامل المصرى قدرته فى التفوق على أقرانه إذا ما أتيحت أمامه الفرص المواتية محققاً مستوى معيشة أفضل للفرد والمجتمع.

تهنـــىء

اسـرة تحريــر مجلـة انترناشيونـــال



الدكتـــورة

إيمان محمد وفائى رمضان

بالثقة التى أولاها إياها

سعادة الدكتور

جمــال الديـن مختــار

رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

بعمادة معهد النقل الدولى واللوجستيات بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

متمنين لها دوام النجاح والتوفيق

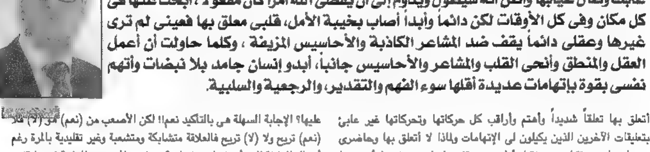


فرع القاهرة: إدارة المبيعات والتسويق: ١٥ شارع أحمد عرابي - برج البريري - المهندسين - ١٢٤١١ إمبابة
تليفون: ٣٤٤٨٧٨٧ ٠٢ (١٢ خط) موبايل: ٣٩٢٠٠٧٢ ٠١٢ فاكس: ٣٤٥٠٧٦١ - ٣٤٤٧٢٨٥ ٠٢
بريد الكتروني: sales-marketing@egytrans.com.eg

eldeehy@Yahoo com

نشأت الديهى يكتب

لازلت أبحث عنها ..



غابت وطال غيابها وأظن أنه سيطول ويدوم إلى أن يقضى الله أمراً كان مفعولاً، أبحث عنها فى كل مكان وفى كل الأوقات لكن دائماً وأبداً أصاب بخيبة الأمل، قلبى معلق بها فعينى لم ترى غيرها وعقلى دائماً يقف ضد المشاعر الكاذبة والأحاسيس المزيفة ، وكلما حاولت أن أعمل العقل والمنطق وأنحى القلب والمشاعر والأحاسيس جانباً، أبدو إنسان جامد بلا نبضات وأتهم نفسى بقوة بإتهامات عديدة أقلها سوء الفهم والتقدير، والرجعية والسلبية.

أتعلق بها تعلقاً شديداً وأهتم وأراقب كل حركاتها وتحركاتها غير عابئ بتعليقات الآخرين الذين يكيلون لى الإتهامات ولماذا لا أتعلق بها وحاضرى مرتبط بها ومستقبلى ومستقبل أولادى متوقف عليها دون غيرها أهتم بها وتتجاهلنى، أنشغل بها وتنشغل عنى ، أنكرها دائماً بما بيننا وما يجب أن تكون عليه علاقتنا وهى على طول الخط تجعل وداً من طين وأخرى من عجين، وكلما إحتجت إليها وطلبت حق من حقوقى أو لجأت إليها فى أزمة من أزماتى الكبيرة والكثيرة و التى أواجهها بمفردى أعرضت وولت الدبر!

وكلما جلست بمفردى متأملاً كم الذكريات التى جمعتنا أجدها – للأسف الشديد– ذكريات أليمة ومؤلمة ومحبطة لقد أحرقتنى وأغرقتنى وحرمتنى من حقوقى كبشر حرمتنى من "لقمة العيش" حرمتنى من (شربة ماء) وفوق كل ذلك حرمتنى من الحرية، لقد صادرت نسمات الحرية وأستولت على ما تبقي من كرامة، أحس دائماً أنها تسعد لأحزانى وألامى ومعاناتى، علاقتنا دائماً على صفيح ساخن، التوتر هو عنوانها وخطها العريض، وكلما كانت هناك بادرة أمل فى إصلاح ذات البين وخلق شكل وجوهر جديدين للعلاقة التى نرتبط تسرع هى لإحباطها بمخططاتها الخبيثة التى لا تنتهى.

تغيب غياباً طويلاً وحين تعود وتظهر من جديد تظهر بلا إستحياء تهاجمنى بلا سبب وتعلق فشلها ونكباتها وكوارثها على، والغريب أن نفس السيناريو يحدث ويتكرر بنفس المفردات والجمل والعبارات، نفس المبررات ونفس مساحيق التجميل المضروبة التى تستخدمها وكل ما هو مطلوب من أن أصدق ما تريده هى وتراه هى مطلوب من الا أفكر وألا أناقش وألا أتحاور وألا أقرر مصيرى بنفسي!!!

وعلاوة على كل ما سبق فهى تتميز وتتصف بأنها كاذبة ومتناقضة، كذبها مستمر وعلى طول الخط وفى جميع المجالات هى تكذب لتجمل الصورة ، وتجمل الصورة لكى تستعد لكذبة جديدة، وفى كل الأحوال هى غير مجبرة على القيام بممارسة رزيلة الكذب لكنها فيما يبدو قد أدمنت تلك العادة العلنية بعدما تركت (السرية)، هى كذلك تتسم بقصر النظر الشديد وترفض الإستعانة بنظارة تساعدها على الرؤية السليمة للأمور .. تنظر تحت قدميها على أحسن تقدير مستقبلها يمر دقيقة بدقيقة، ليست عندها القدرة على أستشراف المستقبل وقراءة الأحداث وتحليلها وإستخلاص العبر والعظات، كما أنها وعلى طول الخط لا تنسى الماضى فقط بل تسعى جاهدة لتزويره والتلاعب فى تفاصيله العديدة أحاول أن أقنعها بأن التعبير يجب أن يكون فى المستقبل لأنه لم يحدث بعد لكنها دائماً تصر على ترك المستقبل ليصنعه لنا الآخرون وتتفرغ هى لتغيير معالم الماضى لتبدأ رحلة تزوير التاريخ حتى تطمس الحقائق وتتوه وسط زحام المشاكل والأزمات، بيد أنها سيئة السمعة وسيئة الخلق وغير مأمونه العواقب، كما أننى حاولت معها كثيراً دون جدوى ولكن ما هو الحل؟ هل نفترق ويذهب كل منا إلى حال سبيله هل أهجرها وأنفصل عنها ولا أعتمد عليها؟ الإجابة السهلة هى بالتأكيد نعم!! لكن الأصعب من (نعم) هو (لا) فلا (نعم) تريح ولا (لا) تريح فالعلاقة متشابكة ومتشعبة وغير تقليدية بالمرة رغم أن تلك العلاقة التى أعيشها يعيشها مثلى ملايين المصريين الغلابة فى علاقتهم مع .. مع (الدولة) مع الحكومة .

بل مع جميع الحكومات التى تتولى القيام بحكم الشعب المصرى يا أستاذى يا أساتذتى يا أخوانى يا أخواتى لست من دعاة الحقيقة وأحاول أن أغلف الحقيقة بغلاف الأمل والطموح والتطلع إلى إمكانية الإصلاح والتطوير وإيقاف نزيف الخسائر و الإنفلات الأخلاقى ، إن المشكلة ليست فى الحكومة وحدها وليست فى المحكومين وحدهم لكنها فى كليهما، المشكلة كذلك فى المناخ العام، جو الأزمة المستمرة، جو (الانا مالية) جو (ماليش دعوة) أنه جو محبط ومثير للأعصاب لكن هل نبقى مكتوفى الأيدى لتتساقط الدموع تلو الدموع ونجلس كالنساء أم نحاول أن نكون رجال.

فيما يبدو

– إنتخابات الوحدات القاعدية فى الحزب الوطنى الديمقراطى تمثيلية كبيرة لكنها رديئة الإخراج والتمثيل والسيناريو وكلما نظرت إلى صفوت الشريف الأمين العام للحزب الوطنى أضع يدى على سبب المشاكل الحقيقية لهذا الحزب الفاشل .

– أقول لجمال مبارك إن محاولات الإصلاح المستميتة التى تقوم بها فى الحزب سيكون مصيرها كما تعلم! لإن القاعدة المريضة للحزب سيئة وتحتاج إلى ثورة من نوع خطير قد لا تتحمله قمة الحزب وقياداته.

– حديث التغيير الموسمى يطول البعض ويغض الطرف عن البعض الآخر وكله حسب الحملات الإعلانية المدفوعة الأجر للقيام بعمليات التلميع الورنيش.

–"سمير رجب" بقى من عمرك "24 ساعة " مع أطيب تمنياتى

– "محمود عباس" يصدر مرسوماً رئاسياً بقانون يمنع حماس من دخول الإمتحانات.لا أدرى من يمثل هذا الرجل؟ مع الإعتذار للرجال لا طعم .. لا لون.. لا رائحة أى زعامة تلك التى نكتب بها فلسطين .. رجل ضعيف .. ألعوبة فى أيدى اليهود.

– ممتاز القط (تعيش وتأخذ غيرها) يا بطل أؤكد لك أن كلامك لن يبقى

نصائح طبية ... غريبة ... ومضحكة

بقلم / وسام غنيم

إن عالم الطب ..عالم ملىء بالأسرار وربما الغموض ولكن مع تطور الأبحاث والدراسات .أصدر مجموعة من الباحثين مجموعة من النصائح الطبية التى قد تراها غريبة ومضحكة ولكن لها أصل وتفسير من الناحية الطبية وها نحن فى هذا العدد نعرض لسيادتكم بعض من هذه النصائح حتى تستفيدو منها وتحاولوا تطبيقها لعلها تنال إعجابكم .

النصيحة الأولى:- تخفيف إحتقان الأنف وكيف تتخلص منه ؟

هل تعاني من احتقان الأنف المزمن ولم تؤثر فيك الأدوية اليك أرخص وأسرع طريقة للعلاج

قم بدفع لسانك ضد سقف فمك بالتناوب ثم إضغط بين حواجبك بأصبع واحد هذا يسبب هز عظمة فومر التى تمر عبر الممرات الأنفية إلى الفم ، وهذه الهزات تسبب تحرك الاحتقان بعد 20 ثانية ستشعر بأن الأحتقان بدء بالتحلل

•كافح الحرقة بدون ماء ؟

هل تزعجك الحرقة عندما تنام ؟ أصبح الحل أسهل أثبتت الدراسات بأن النوم على الجانب الإيسر يقلل من الشعور بالحرقة حيث يرتبط المرىء والمعدة بوصلة عند الزاوية فعندما تنام على اليمين تصبح المعدة أعلى من المرىء مما يسمح للطعام والأحماض بالتسرب إلى المرىء والحلق بينما عندما تنام على الجانب الأيسر تصبح المعدة ادنى من المرىء وهكذا تصبح الجاذبية لصلحتك

للتخلص من أثار الحروق ؟

نظف الجلد واضغط بشكل خفيف على مكان الحرق بأصابع يدك الأخرى الثلج سيخفف ألمك بسرعة أكبر . لكن الطريقة الطبيعية ستعيد الجلد المحروق إلى درجة الحرارة الطبيعية فيصبح الجلد أقل تشوهاً

حتى لاتصاب بالدوخة ماذا تفعل ؟

ضع يدك على شئ ثابت لأن اليد تحتوى على أعصاب تعطى الدماغ مؤشر بأنك متوازن يعكس الأشارة التى ترسلها القوقعة وهو الجزء المسئول عن التوازن فى الأذن

حيث يعوم الجزء المسئول عن التوازن في سائل من نفس كثافة الدم بينما يخفف الكحول الدم فيصبح أقل كثافة وترتفع القوقعة مما يسبب الدوخة

كيف توقف نزيف الدم من الأنف ؟

أغلق أنفك وأرجع رأسك للخلف بالطبع إذا كنت تريد الأحتقان بدمك أما الطريقة الصائبة فهى وضع قطن على لثتك العليا التى تقع أسفل الأنف واضغط عليها بقوة

حيث يأتي أكثر النزيف من جبهة الحاجز جدار الغضروف الذى يقسم الأنف والضغط عليها يوقف النزيف

هل تريد أن تهدأ من ضربات قلبك ؟

أنفخ على أبهامك لأن ذلك يساعدك على السيطرة على عصب ناعوس الذى يتحكم بمعدل نبضات القلب من خلال التنفس وسوف تستعيد معدل نبضات قلبك الى الوضع الطبيعى

لتجنب الصداع الناتج عن المثلجات ؟

أضغط بلسانك على سقف فمك وغطية بقدر ما تستطيع لأن الأعصاب في سقف الفم حينذاك شديدة البرودة مما يسبب شعوراً بأن دماغك تجمد

المحافظة على بصرك ؟

البصر الردئ سببة وراثى ولكن الأستعمال الخاطئ للعيون أيضاً يسبب ضعف البصر مثل التحديق المستمر فى شاشات الحاسوب وللتخفيف من حدة المشكلة يمكنك القيام بهذا التمرين البسيط . بعد كل ساعة . قم بأخذ نفس عميق وأغلق عيونك ثم أنفخ الهواء وارخى جميع عضلاتك كرر هذا التمرين وستشعر بأن الضغط على عيونك قد خف .

للتخلص من الشعور بتنميل (يدك او قدمك)

إذا شعرت بأن يدك أو قدمك بها تنميل قم بتحريك رأسك من جهة لأخرى سيزول شعور الدبابيس بشكل غير مؤلم فى أقل من دقيقة وذلك لأن تمر فى الرقبة حزمة الأعصاب الرئيسية ، فإذا قمت بتحريك عضلات رقبتك سيقل الضغط على الأعصاب

زيادة القدرة للتنفس تحت الماء .

إذا كنت تريد الغطس بسرعة إلى قاع البحر قم بأخذ شهيق وزفير سريع ثم أقفز وذلك لأن عندما تكون تحت الماء فأنت لاتعانى من نقص الأوكسجين أنما من زيادة ثانى أكسيد الكربون الذى يجعل دمك حامضى وهذا يرسل إشاره لدماغك بأن شئ ليس صحيح عندما تلهف ينزل تدفق الأكسجين حموضة دم وهذا يخدع دماغك بالتفكير بأن يملك أكسجين أكثر .. مما سيوفر لك 10 ثواني تحت الماء

كيف تعزز الذاكرة .. وتقرأ دماغك ؟

إذا كان عندك إمتحان فى اليوم التالى راجعه قبل النوم وذلك لأن عملية تعزيز الذاكرة تحدث أثناء النوم فأى شئ تقرأة مباشرة قبل النوم يشفر كذاكرة طويلة المدى

عالج ألم الأسنان دون فتح فمك ؟

لماذا لاتجرب فرك قطعة ثلج على باطن يدك على المنطقة الفشانية على هيئة (7) بين ابهامك وسبابتك

وذلك لأن هناك تواجد ممرات الأعصاب التى تحفز الدماغ وتمنع إشارات الألم الصادرة من الوجة والأيدى .

حتى لا تشعر بألم الحقنة

هناك حل سحرى للتخلص من ألم الحقنة وهو السعال أثناء أخذ الحقنة حيث إكتشف باحثون ألمان بأن السعال أثناء الحقن يقلل الألم لأن السعال يسبب إرتفاع مؤقت مفاجئ فى ضغط الصدر والقناة الشوكية ويمنع تركيب إجراءات الشعور بألام فى الحبل الشوكى

ماذا تفعل ؟ إذا شعرت بحكة فى الحنجرة ؟

قوم بفرك أذنك وذلك لأن هناك أعصاب محفزه في الأذن وعند حك الأذن تقوم بعمل رد فعل فى الحنجره يمكن أن يسبب تشنج العضلة هذا التشنج يخفف الحكة المزعجة

لتخفيف وخز الألم المفاجئ بجانبك الأيمن ؟

إذا شعرت بألم في جانب الأيمن اثناء الجلوس قم بضرب قدمك اليمنى على الأرض مما يضع ضغطاً على كبدك (الموجود على الجانب الأيمن من الجسم) ويسبب شد الحاجز الذى يرسل أشارة بوخز جانبي ببساطة تعلم أن تزفر عندما تضرب قدمك اليسرى الأرض

الرياضة لخفض ضغط الدم

حاول أن تمارس الرياضة بإنتظام لخفض ضغط الدم وتقليل الأصابة بأمراض القلب والجلطة الدماغية وتخفيف التوتر النفسي وذلك بتقليل إفراز هرمون الادرينالين والذى يؤدى إفرازة الى تسارع ضربات القلب وإرتفاع ضغط الدم

للعلاج من ألم لسعة النحل ؟

اغسل مكان اللسعة بالماء والصابون وضع عليها عبوه ثلج ملفوف فى قطعة قماش لبضعة دقائق وضع عجينة من بيكاربونات الصوديوم على اللسعة واتركها من 15 – 20 دقيقة أو ضع كمية صغيرة جداً من النشادر

كيفية التخلص من بقايا الطعام دون فرشاة ؟

يقول الباحثون فى هذا المجال أن تناول الخضروات التى بها ألياف مثل الجزر أو الخيار بعد تناول الطعام تساعد فى التخلص من بقايا الطعام العالقة بين الأسنان

للتخلص السريع من زيادة الوزن ؟

حاول شرب كوب من القهوة أو النسكافية (مادة الكافين) ثم بذل مجهود بعدها مباشرةً ستشعرون بأن العرق يزداد ويخسر الشخص وزناً أكثر مما كان يتوقع بعض عرضنا السريع لبعض الطرق البسيطة للتخلص من الألم والمرض أرجو من قارئ المقال تطبيقها وتجريبها لعلها تساعده فى التخلص من الألم والمعاناه التى قد تدفعة لتناول الأدوية المختلفة والتردد على الطبيب والحل بسيط وغير مكلف ولايحتاج لكثير من الوقت والجهد بإذن الله .

رؤية مصرية

كلام × السياحة

"بقلم / ولاء حمزة"

• شرم الشيخ أفضل مدينة سياحية بقارة أفريقيا في ظل تضاعف سائحيها . . .
• 15 مليون يورو من أسبانيا لتطوير هضبة الأهرامات. • منطقة "صمداوى" المصرية أهم مناطق الدلافين عالمياً. • لدينا ثلث آثار العالم و 9.1 مليون سائح زارو مصر خلال عام 2006 !!!

تتويج شرم الشيخ سياحياً

تم تتويج مدينة شرم الشيخ كأفضل مدينة سياحية بقارة أفريقيا وكذلك حصولها على جائزة أفضل مدينة غصس وكان ذلك في إحتفالية كبيرة بقصر الإمارات بمدينة أبوظبي كما حصل فندق سافوى بشرم الشيخ على جائزة أفضل فندق يضم فيلات للعالم الثالث على التوالي وذلك على مستوى القارة الأفريقية وحصل كذلك على جائزة أفضل منتجع سياحي في مصر . . .

كما صرح محافظ جنوب سيناء محمد هاني متولي أن فنادق شرم الشيخ توفر حوالي 42 ألف غرفة وأن هناك حوالي 33 ألف غرفة تحت الإنشاء وهذه المعلومات تعني في رأى الخبراء ان المدينة قادرة حالياً ووفقاً للأحصائيات على أستقبال . . . ألف زائر يومياً سيرتفعون إلى 200 ألف زائر يومياً بعد إفتتاح الفنادق والتوسعات الجديدة .

إستنكار مسابقة عجائب الدنيا السبعة الجديده

تلقى د/زاهي حواس أمين عام المجلس الأعلى للآثار خطاباً من مؤسسة "أغاخان" الثقافي تستنكر فية المسابقة الدولية لأختيار عجائب الدنيا السبع عن طريق التصويت الإلكتروني على شبكة (الأنترنت) دون مراعاة للأسس العلمية وتساءلت المؤسسة هل تتساوى الأهرامات كعجيبة خالدة مع ملعب لكرة القدم ؟ فلقد طالب المواطنون الأسبان بأعتبار ملعب نادى برشلونة الأسباني ضمن عجائب الدنيا السبع الجديدة فالضجة التي رافقت الأعلان عن العجائب الجديدة لامبرر لها لأن عجائب الدنيا لا يمكن حصرها . .

منحة اسبانية لتطوير هضبة الأهرامات.

أصدر فاروق حسني وزير الثقافة قرار بتشكيل لجنة فنية واثرية برئاسة د/ زاهي حواس أمين عام المجلس الأعلى للأثر للأشراف على تنفيذ المرحلة الثانية من مشروع تطوير هضبة الأهرامات التي تنفذه وزارة الثقافة بتكلفة 15 مليون يورو مقدمة كمنحة من الحكومة الأسبانية والمرحلة الأولى تضمنت أقامة سور خرساني ومعدني حول الهضبة بطول 20 متراً لمنع إمتداد العشوائيات إلى داخل الهضبة

معرض "هبات الآلهة الفرعونية" بنيويورك وسويسرا

هناك معرض سيعرض في كلاً من أمريكا (نيويورك) وسويسرا تحت عنوان "هبات الآلهة" وسيضم 150 قطعة اثرية تمثل تطور الحضارة الفرعونية منها أربع قطع من المعادن من مقتنيات المتحف المصرى والباقي من متاحف أوروبا وأمريكا وذلك في إطار تحقيق الدعاية السياحية و لأعلامية لمصر . . والجولة الأولى بنيويورك تبدأ في اكتوبر المقبل بينما تبدأ الجولة الثانية في مدينة مارتيني السويسرية في مارس 2008 م

أفتتاح متحف للمراكب الفرعونية بالقرية الفرعونية

في منتصف يوليو الماضي تم إفتتاح للمراكب الفرعونية بالقرية الفرعونية حيث سيعرض المتحف نماذج مختلفة يرجع عصرها للأسر الفرعونية مثل (مركب رع) التي عن طريقها إستطاع الفراعنة أن يعبروا المحيط الأطلنطي و(مركب خوفو) والتي تظهر فيها مهارة الفراعنة في البناء و(مركب الشمس) الخاصة بالملك توت عنخ آمون حيث ترتبط قصتها بفكرة البعث والخلود كما ستعرض مجموعة كبيرة من السفن الأنجليزية الخاصة بالصيد والسباقات و (مركب نيلسون)

منطقة "صمداوى" المصرية أهم مناطق تواجد الدلافين عالمياً

أنتهى قطاع المحميات الطبيعية بمحافظة البحر الأحمر من أعداد خطة بالتعاون مع القائمين على سياحة الغطس بالمنطقة الجنوبية شملت تقسيم "صمداي" التي تعتبر أهم مناطق تواجد الدلافين في العالم بمرسى علم إلى 3 مناطق وصرح أيمن عفيفي مدير قطاع محميات البحر الأحمر بأن :-

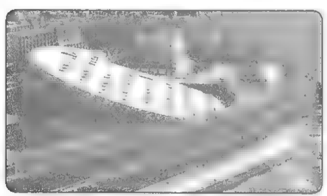
المنطقة الأولى :- تكون منطقة حماية مطلقة ولا يسمح فيها بأى أنشطة للغوص

المنطقة الثانية :- يسمح فيها بحركة اللنشات الصغيرة وتحديد قيمة مالية تبلغ 105 جنيهات للفرد في اليوم الواحد بغرض إيجاد موارد ذاتية للإدارة البيئية بالمحمية .

المنطقة الثالثة :- تقليل أعداد السائحين وقصرها على سياحة ذات مستوى ثقافي ومادى مرتفع حيث تم تحديد أعداد الزائرين يوميا بعدد 200 سائح في مجال الغطس والسنور كل معا . مع رفع الوعي البيئي للقائمين بزيارة المحمية .

مكتبة الأسكندرية واللوحات والتماثيل النادرة

وافق د/ زاهي حواس على عرض مجموعة كبيرة من القطع الأثرية النادرة بمتحف المكتبة لحين الأنتهاء من أعمال تطوير المتحف اليوناني الروماني بالإسكندرية والتي تستمر لمدة عامين تضم تماثيل رخامية نادرة اكتشفت عام 1936م داخل معبد سيدي بشر وتمثال يعلوه مائدة وتمثالان للأله أزوريس . . .



كما تلقت مكتبة الأسكندرية لوحة فريدة تضم أيات القرآن الكريم للخطاط محمد ابراهيم - مؤسس تحسين الخطوط بالأسكندرية - مكتوبة بالخط الفارسي الغبارى الذى يعد من أصعب الخطوط العربية . وكانت اللوحة من مقتنيات الملك فاروق الأول الذى حصل عليه بدوره كإهداء بمناسبة العيد التاسع لجلوسه على العرش عام 1945م

أرقام سياحية هامة

- أكد زهير جرانة وزير السياحة في لقائة مع أعضاء جمعية الأعمال المصرية اللبنانية أن 9.1 مليون سائح زاروا مصر وحققوا دخلاً بلغ 9 مليارات و800 مليون دولار خلال عام 2006 م كما سجلوا 89 مليون ليلة سياحية .

- تم اصدار تراخيص لإنشاء 127 شركة سياحية وتم إنشاء 175 ألف غرفة في الفندق والغرف السياحية مع إضافة غرف أخرى

- زيادة التدفق السياحي لمصر بسبب الأمن والاستقرار وطبقاً لأخر التقارير الأقتصادية لرتفع إلى ما يزيد عن 25% إلى 27% سنويا

- باريس التي تضم المسلة المصرية في ساحة الكونكورد ومتحف لندن الذى يضم حجر رشيد المصرى ومتحف برلين الذى يحتضن رأس الجميلة نفرتيتي الفرعونية المصرية أيضاً - هذه المتاحف والمعالم يزورها أكثر من 300 مليون سائح سنويا ....ولا تعليق !!

دبى التي لا تمتلك مقومات مصر سياحيا تخطط لجذب 15 مليون سائح بحلول 2010 !!!

فالسياحة عنصر أساسي لنهضة مصر إقتصادياً ولتحقيق ذلك لابد من تدعيم الثقافة السياحية محلياً وعالمياً مع وعى الأعلام حيث أنه مازال الغرب في أذهانهم صورة مصر التي تتمثل في الجمل والهرم والصحراء فنحن بحاجة إلى إعادة هيكلة أهتمامنا بالسياحة مع ادراكنا لقيمة ومكانة مصر الحقيقية . . . الأثرية والسياحية .



لا علاقة بين الذكاء والثراء !!!

ليس للذكاء أى علاقة بالثراء هذا ما توصلت إلية دراسة أمريكية حديثة صادرة عن جامعة أوهايو الأمريكية بدأت عام 1979 وإستمرت حتى عام 2002 والذين يطلقون عليهم أغبياء على مقياس الذكاء قد يصبحون أثرياء واثرياء جداً أيضاً عينة الدراسة بلغت 7400 من الرجال الأثرياء وإنتهت الدراسة إلى أن الأذكياء قد يحققون دخولاً سنوية كبيرة ولكن الأغبياء أيضاً قد يصبحون مليونيرات ....

جنوب سيناء .... أنقى هواء فى العالم

دراسة عالمية أكدت أن محافظة جنوب سيناء تتمتع بأنقى هواء فى العالم وأقل معدل تلوث حيث تصل نسبة الأكسجين فى المنطقة الساحلية بالمحافظة إلى 21% فى حين بلغت نسبة ثانى أكسيد الكبريت وأول أكسيد الكربون 2% وهذه المعدلات غير مسجلة فى أية منطقة أخرى فى العالم . من عالم التكنولوجيا

همسات:-

* منطق الكلام يجب أن يخضع لمنطق الواقع * أحياناً .. الأحياء يحسدون الموتى
* المرض كالسجن . فترة تأديب وتهذيب وأصلاح !!
* يدفن البسطاء فى القبور ويدفن العظماء فى كتب التاريخ .
* ثراء العقول – غالبا – ما يلازم فقر الجيوب ، والعكس صحيح !

نوع جديد من الملابس تراقب صحة مرتديها

أعلنت مجموعة من العلماء الأوروبيين عن تطويرهم نوعاً جديداً من الملابس التى يمكنها مراقبة صحة مرتديها وذلك بوجود مجسات بها تراقب سوائل الجسم مثل الدم والعرق .
فالهدف الرئيسى من تلك الملابس هو إستخدامها فى الإطمئنان على صحة المرضى فى المستشفيات أو المصابين بأمراض مزمنة بالاضافة إلى الرياضيين الذين يتعرضون للإصابات .

الأبراج والحب

برج العذراء والحب (٢٢ أغسطس - ٢٢ سبتمبر)

العذراء

يولى مولود العذراء الشئون الغرامية إهتماماً كبيراً فالحب عنده لغز عليه أن يكتشفه كما انه يفكر كثيراً قبل أن ينجذب ويتفاهم مع إنسان ما والواقعية أهم ما يميزه لذلك يجد صعوبة كبيرة فى إقامة علاقة حب عابرة لأنه يحتاج إلى وقت طويل وإ هتمامات غير عادية لكى يحب فعلاً .

الرجل العذراء وموقفة من المرأة

هو إنسان مميز محب للآخرين ، كريم ، متطوع دائماً لتقديم العون والمساعدة مراقب من الطراز الأول يتهم بالتفاصيل الصغيرة المرأة التي تواجة مشاكل ومصاعب فى حياتها ستجد عند الرجل العذراء حلاً لمشاكلها كما انه يتميز بالمثابرة وموضوعية الواقعية .

المرأة العذراء وموقفها من الرجل

تحب الطبيعة وكل ما فى الحياة من أشياء ملموسة ومحسوسة بحكم واقعيتها ليست من النوع الضعيف الذى يتعلق بالرجل تعلقاً كلياً تنظر إلى الزواج على إعتبار أنه صفقة قانونية تتم بين أثنين وعلى كل منهما أن يحترم عهود هذه الصفقة أما فى مملكتها الزوجية فهى تبذل قصارى جهدها لكى يصبح أطفالها وبيتها مثار إعجاب الناس وتقديرهم

من أجمل ما قالوا . . . .

" اذا خفضت المرأة صوتها فهى تريد منك شيئاً وإذا رفعت صوتها فهى لم تأخذ هذا الشئ" "برنارد شو"
"من الضرورى أن تتزوج فإذا كانت زوجة صالحة فتعيش سعيداً وأما إذا كانت زوجة سيئة فستصبح فيلسوفاً"
"سقراط"
"فى كل مرة أخدم فيها انساناً أخسره مقدماً نكرانة للجميل"
" الكاتب الامريكى مارك توين "

لا شتاء فى هونج كونج عام 2050

أكد رئيس هيئة الأرصاد الجوية فى هونج كونج أن التغير المناخى العالمى قد يؤدى إلى إنقطاع فصل الشتاء عن هونج كونج بحلول منتصف القرن الجارى وقال مدير هيئة الارصاد أن عدد الأيام التي تتعدى درجة حرارتها الكبرى 28 درجة مئوية ص أكثر مما كانت عليه قبل 30 عاما . ويعتقد أن درجات الحرارة سترتفع فى بلاده بمقدار درجة مئوية خلال العشرين سنة المقبلة .

حكمة العدد فن الحياة أن تعرف كيف تستمتع بها قليلاً وأن تتحملها كثيراً



نصائح لكل إمرأة

أفكار رهيبة ونصائح ذهبية لمنزلك

* الصوف ممتاز لتلميع الفضة
* ضعي معجون الأسنان على الثقوب الموجوده فى حائط المنزل ودعيها تجف ثم إدهنى فوقه
* لتنظيف مرايا الحمام والمحافظة عليها صافيه من الضباب نظفيها بمعجون الحلاقة
* ضعي بعضا من حبوب الأرز داخل المملحة حتى لا يتجمد الملح فى أيام الرطوبة
* زيت الطبخ ينظف الفحم الأسود من اليدين إتركيه قليلاً ثم أفركيه
* لإزالة الرائحة من الأحذية ضعى قليلا من كربونات الصودا فى قطعة قماش قطنية واربطى الأطراف بقطعة مطاط ضعي واحدة فى كل حذاء حتى الصباح
* ضعى الشمع فى الفريزر قبل تشغيلهم حتى لا تذوب بسرعة
* أفركي بقعة الصدأ بطباشير ثم إمسحيه بمنديل أو قطعة قماش ناعمة
* الجوارب القطنية ممتازة للتلميع والتنظيف من الغبره إلبسى واحد فى يدك وامسحى الغبار
* إذا سحاب الفستان لا يبقى مقفلا رشيه بقليل من سبراى الشعر وسيبقى مقفلاً طوال اليوم
* لإزالة رائحة دهان الحائط بسرعة إخلطى ملعقة كبيرة فانيليا فى كل 4 أكواب من الدهان أو قطعي بصلة قطعا كبيرة ولا تقشريها وضعيها فى وعاء به ماء بارد فى الغرفة التى تدهن.

الملح والنظافة

الملح والجسم "الملح والنظافة" يساعد على إزالة الجلد الميت وتنشيط الدوره الدموية وذلك بفرك الكتفين والكوعين والركبتين والكعبين بالملح الخشن قبل الحمام الدافئ فهو يساعد نعومة بشرتك

الملح والبشرة يساعد على إزالة الجلد الميت وتنشيط الدوره الدموية وذلك بنثر قليلاً من الملح على قطعة قماش مبللة بالماء الدافئ ثم إفركي به وجهك برفق وبلطف ثم ضعى كريماً مرطباً مناسباً لبشرتك

الملح والأسنان إغمسى فرشتك بالماء ثم ملح الطعام إفركى بها أسنانك ثم تمضمضى بعد ذلك بالماء البارد وذلك لإزلة أى أثار لمواد عالقة بالأسنان وذلك مرة واحدة فى الأسبوع مع الإحتراس من خدش اللثة بالملح

الملح والأظافر لكى تحتفظى بأظافر قوية وجميلة وصحية إمزجى ملعقة صغيرة من صفار بيضة جيداً ثم ضيفى إليه ملعقتى عسل نحل والملح ثم إمزجى الخليط جيداً. إفركي أظافرك جيداً واتركى المزيج لمدة نصف ساعة ثم إشطفى أصابعك جيد بالماء البارد والملح (مرة كل أسبوع)

الحل الذهبى لإزالة السواد من الركبتين والكوعين

1 – سخنى زيت زيتون على المنطقة السمرى المراد تنظيفها وافركيها بالليمون وقليل من الملح ثم إغسليها وكرريها إلى أن يختفى الإسمرار على الأقل إستخدميها مرتين فى اليوم
2 – ليمونة مع قليل من زيت الزيتون وتبللي القطنة فى الزيت والليمون وتدليكن بها الجسم



خلطات سهلة للمحافظة على صحة وجمال يديك

* مرة واحدة فى الأسبوع إنقعى يديك فى زيت الزيتون الدافئ الذى فيه قد أذيبت كبسولة واحدة لفيتامين "هـ" قبل النوم وذلك لمدة ثلاث أسابيع
* كل صباح مررى قطعة ليمونة مغمسة بزيت الزيتون على يديك وأظافرك حيث تضعى قطعة الليمون فى ثلاثة ملاعق زيت الزيتون طوال الليل
* دلكي يديك بالفازلين أو ببعض الحليب الطازج
* حاولى تناول الطعام المزود بالكالسيوم وكذلك الأسماك (فيتامين ج)
* بعد تقطيعك للخضروات أغسلى يديك بالماء البارد دون الصابون لأن عصائر الخضروات والليمون تحتوى على الأحماض المفيدة ليديك وأظافرك
* لتقوية أظافر يديك أغمسى يديك بالحليب المضاف إليه الجيلاتين الدافئ

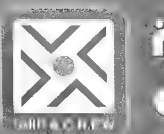


تسالى

			3	13		
			11	5		
64-	14	7	16	17	9	1
72-	2	10	19	18	15	8
			4	12		
			20	6		

حل مسابقة العدد السابق





أنشطة الشركة :

شحن وتفريغ :

لمزاولة أعمال الشحن والتفريغ لسفن البضائع العامة والصبات

خدمة تشغيل ساحات :

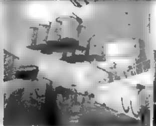
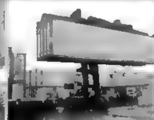
مرونة العمل تداول الحاويات والأنشطة المرتبطة بها من أعمال التحميل والتعتيق والتستيف والنقل والتفتيش بالساحات لكافة أنواع الحاويات الواردة والصادرة.

خدمة الحاويات :

- خدمة نظافة وصيانة واصلاح الحاويات العادية
- خدمة صيانة واصلاح الحاويات المبردة
- خدمة اختبار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة تشوين الحاويات الفارغة

© Art Link




www.ship-crew.com

٨ شارع محمد رجب (إتحاد ملاك البستان) خلف فندق ميركوري - سابا باشا - الإسكندرية

تليفون . ٥٨٤٢٣٩٨(٠٣) تليفون/فاكس: ٥٨٤٢٥٢٨ (٠٣) ص.ب: ٢٢٠ سيدى جابر - الإسكندرية





دكتور ريان/ مدحت خلوصي مستشار القانون البحري بميناء جدة الإسلامي

إن التطور فى مجال النقل البحرى الذى نلمسه الأن يرجع تاريخه إلى تاريخ التحويه. عندما أنشأت الحاويات أحدثت ثورة فى مجال النقل كما كان لها أثرها على أقتصاديات النقل.ويرجع تاريخ هذه الثورة إلى عام 1956ميلاديه حيث بدأت هذه الثوره على يد رجل يدعى Malcom Purcell Mclean هذا الرجل الذى أطلق عليه "ابوالتحويه" ويرجع إلية الفضل فى إنشاء حاوية النقل المعدنيه التى حلت محل نقل البضائع مجزئه.وقد أحدثت عملية نقل البضائع داخل الحاويه ثورة فى نقل البضائع حول العالم

مكلين"ابوالتحويه"

من هو Malcom Mclean؟ وماهو تاريخ هذا الرجل؟ وماهى خلفيته العلميه؟ وماهو تاريخ التحويه؟ اسئله كثيره نتشوق للاستفسار عنها.

ولد مكلين عام 1913 فى بلد يقع شمال كارولينا تسمى Maxton .ولم يكن مكلين جامعياً كما لم يكن حاصلاً على درجة علميه عاليه بل لم يتعدى تعليمه إنهاء التعليم العلم.

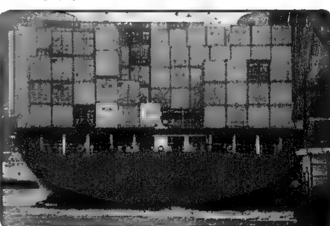
كان مكلين يعمل بمحطة خدمة وقود، أى عامل بنزين تقع بالقرب من بلدته Maxton .وفى عام 1934 إستطاع مكلين توفير مبلغ من المال يكفى لشراء سياره نقل بمبلغ 120$ دولارا أمريكيا، كان هذا التاريخ هو أول عهد مكلين بالنقل .ثم باتحاده مع شقيقته "كلارا" وشقيقه جيم إنشأ شركة نقل تحت اسم Mclean Trucking co . فى عام 1934 أثناء الكساد الكبير الذى ساد آن ذاك بدأ "مكلين" نقل براميل التبغ الفارغه على سيارة النقل.

فى ذات يوم فى عام 1937 أثناء جلوس مكلين على الرصيف فى الميناء ينتظر دوره لتفريغ محتويات عربة النقل الخاصه به يراقب عمليات الشحن على السفينه وكيف تتم هذه العمليه والوقت الذى تستغرقه وشعوره بالملل بسبب بطئ عملية الشحن خطرت له فكره تعجل من عملية الشحن كانت هذه الفكره هى نقل مقطوره عربه النقل ذاتها على السفينه ونقلها من السفينه الى الرصيف واخذ يفكر ويجرى حساباته حول هذا العمل.ظلت هذه الفكره فى رأس ماكلين حتي عام 1955 .

فى عام 1955 باع مكلين شركة Mclean Trucking مقابل 25مليون $ دولاراً أمريكيا، وانتقل الى نيويورك واشترى شركه "بان أتلانتيك النقل البحرى" بمبلغ 7 مليون$ دولارا امريكيا .تلك الشركةكانت فرعا لشركه Waterman Steam Ship .وقد كانت شركه Waterman Steam Ship قد تملكت بان أتلانتيك التى تحتوى على أربعة سفن فى عام1933لتعمل هذه السفن فى النقل الساحلى بينما بقية شركة Waterman كانت تعمل على الخطوط البحرية .

فى عام 1955أشترى "مكلين" جميع شركةWaterman التي تشمل بان اتلانتيك، وخليج فلوريدا . وفى عام 1956 أقترض ماكلين 22 مليون$ دولارا امريكيا من البنك وأشترى ناقلتى بترول كانت قد بنيت خلال الحرب العالميه الثانيه وارسلهما الى ترسانة Bethlehem Steel's Spaerows Point فى بلتيمور لتزويدهما بسطح إضافى لأستعماله فى نقل المعدات الثقيلة .

كانت فى رأس مكلين فكره بالنسبه لأنواع مختلفه من المقطورات احدى هذه الأفكار هى فكره المقطوره التي تنفصل من سيارة النقل على الرصيف فى الميناء ، ثم يتم رفع المقطوره بواسطة رافعات لتوضع على السفينة وعندما تصل السفينة إلى مقصدها تفرغ من السفينة بنفس الطريقة .



كانت أول ناقلة بترول بعد تعديلها تسمى Ideal x أبحرت من بالتيمور فى أواخر عام 1955 لبدء سلسله تجارب إبحارها لتحصل على شهادة بصلاحيتها للملاحة بواسطة هيئة التصنيف الأمريكية (امريكان بيروأف شيبنج) وسلاح الحدود الأمريكى الحدود الامريكى بعد إضافة السطح الذي ستحمل عملية مقطورات النقل .

اما الناقله الثانيه فسميت Almenaالتي دخلت الخدمه فى ربيع عام 1956 .

فى 26إبريل 1956 زودتIdealx برافعة رفعت ٥٨متطوره الومنيوم (35 قدم) على الناقله . كانت الحاويات تستقف على السطح الاضافى للسفينتين Almena،Idealx ويتم تربيطها فى السطح مباشره ولم توضع حاوية فوق الأخرى . بعد خمسه ايام ابحرت Ideal x من ميناء Newark ، ونيوجيرسى قاصده هوستون تكساس حيث كانت هناك 58 مقطوره فى الأنتظار لتوخذ فى صندوق معدنى الى مقصدها الأخير . كانت هذه بداية ثوره الصندقة .

كانت Almena،Idealx يتبادلان خدمه النقل الأسبوعيه ميناء Newark إلى ميناء Houston كان لثورة الحاويات أثرها فى خفض نفقات النقل وكان لذلك أثره على الإقتصاد العالمى.فى عام 1956 كانت أغلب البضائع تشحن وتفرغ باليد . بمناولتها بواسطة عمال الشحن والتفريغ وكانت تكلفة عملية المناوله اليدويه آن ذاك هى 5.86$ الطن .اما بعد استعمال الحاويات اصبحت تكلفتها 16سنتا فقط لكل طن للشحن على السفينه . فىأكتوبر1957بدأت أول سفينه حاويات فروده كاملاً بالخلايا رحلاتها المنتظمه العمل بين نيويورك – فلوريدا–تكساس كانت سفينه THE GATE WAY قادره على حمل شحنه كامله قدرها 226حاويه.

"بان اتلانتيك"اصبحت"سى لاند"

فى عام . 1960قرر "مكلين إنه قد أن الأوان لاحالة شركة بان اتلانتيك واشارتها المميزه الي التقاعد وان يصبح أسمها الجديد Sea land Service فى ذلك الوقت كانت الشركه تشغل سفنها على خطوط تعمل على نقل الحاويات بين شرق الولايات المتحده وسواحل فلوريدا .حتى عام 1960 كان تطور سوق الحاويات بطيئا لعدة أسباب اولاً أنه حتى اواخر عام 1960لم يكن لدى الكثير من المواني رافعات قادره على رفع الحاويات من والي السفينه ذلك كان له اثره على بطئ التطور فىسوق الحاويات. هذا بالأضافه لعدم وجود نمط للحاويات فى إغسطس عام 1960عقدمكلين إجتماعاً لمناقشة موضوع النظره المتقدمه للتحويه وقام مكلين وموظفية بتطوير فكرتهم عن النقل بالنظر الى الفلسفه التي من اجلها دخل هذا النظام .

وفي النصف الثاني من الستينيات قدمت Sea land service فكرة جديدة هى فكرة تسليم الحاويه من الباب الىالباب اى انه بعد النقل البحرى تنقل الحاوية على شاسيه من اقليم إلى إقليم .

رأى مكلين أن التطور فى صناعة الحاويات يكون عن طريق وجود نمط للحاويات وهذا من شأنه تطوير صناعة النقل كلها . كما أن التنميط يساعد على النقل متعدد الوسائط .على ذلك نجد أن فكرة "مكلين"كان لها أثرها على تطور النقل متعدد الوسائط .

فى تلك الأيام قام التنافس بين سفن البضائع وسفن الحاويات من حيث السرعة حيث زادت سرعات سفن البضائع بين 19–21 عقدة هذا جعل مكلين يقرر إدخال 8 سفن سريعه جداً (SL-7) تصل سرعتها الى25 عقده .هذه السفن السريعة ينبغى أن ترتبط بموانى متطوره قادره على تداول السفن خلال 24 ساعه والا أنتفت الفلسفه التى من أجلها دخل هذا النظام .

مرحلة تطوير الروافع :

سبق أن ذكرنا عاليه أن السفن السريعة ينبغى أن ترتبط بموانى متطوره كما أن فلسفه فكرة الحاويات هى سرعة تداول البضائع لذلك كان لابد من بناء روافع قادره على حمل إثقال كبيره وسريعة حتى لا تمكث السفينة فى الميناء وقتا طويلا وبالتالى تحقق التحويه الغرض الأساسى منها وهو السرعة. ومشكلة الرافعه أنها أثناء عمليه مناوله البضائع تؤدى حركتين حركة رأسيه ثم حركه افقيه او العكس وعند الأنتقال من حركة إلى أخرى تحدث أرجحه للثقل المعلق على الرافعة مع الأخذ فى الإعتبار ثقل الحاوية يتضح خطر سقوط الحاويه بسبب "الأرجحة"



تاريخ التحويه

لذلك ظهرت الحاجه الى نوع من الروافع يمكن معه السيطره على الفتره الزمنيه "للأرجحه" حيث تم ذلك بإنشاء روافع خاصه بدفع الحاويات امكن معها تقليل "الارجحه" حيث حدث من اتساع الارجحه وحفظها إلى12بوصه فقط (30سم)بمعنىأن مسافة الارجحه الابتدائيه عند الأنتقال من حركه الىاخرى لا تتعدى 12بوصة (30سم) ثم تنخفض إلى الربع خلال خمسة ثوانى وقد انشأ هذه الرافعه Paceco وزودها بقاطرهSplit trolley يتدلى منها بلنكو يحتوى على عدد 6 بوابيجه تمر خلال 6 أطراف من الحبال وتتحرك القاطره علىقضبان . وقد انشات هذه الروافع لتتعامل مع السفن السريعه التي ادخلها مكلين الى الخدمة والسابق ذكرها ماليه.وكثير من هذه الروافع ظلت تعمل لأكثر من ثلاثين عاماً إعتباراً من السبعينيات وقد ادخلت عليها تعديلات فى الثمانينات.

وصول الحاويات الى اوروبا

فى 3 مايو 1966 وصلت سفينة الحاويات Fair land إلى ميناء روتردام لاول مره، وفى ميناء روتردام شحنت السفينه وفرغت حاوياتها(35 قدم) بواسطة روافعها الذاتيه، بالأشتراك مع ثلاث سفن اخت (sister) جميعها سعتها 226 حاويه. كانت Fair land تعمل أسبوعياً بين شمال امريكا وشمال غرب أوروبا .وبعد عشر سنوات بدأت التحويه فى اوروبا من روتردام .حقيقة كانت ميناء روترادام من البدايه اكبر ميناء حاويات فى اوروبا .وبعد اربع سنوات اصبح ميناء روتردام ، أكبر ميناء فى العالم الشحن جميع أنواع البضائع .

لم تكن Sea land service مكتشفه الحاويه فقط كما لم تكن اول شركه تنقل الحاويات عبر المحيط الأطلنطى وإنما كانت ايضاً أول من شحنت سفنها بالحاويات فقط وبدأت تنمو فى مجال خدمةنقل الحاويات

كان مدير ميناء روتردام فى ذلك الوقت هو F. pothuma الذى رأى الوضع الضخم لبضائع الحاويات فأنشأ علاقه حسنه مع Mclean منذ عام 1963 واكد على ضرورة انشاء بنيه أساسيه لتداول الحاويات .وكانت نتيجه العلاقات الحسنه مع شركة Sea land service التى تطورت فى عام 1966 أن أصبح ميناء روتردام مركزاً للنشاط الاوروبى كما اصبح اكبر عميل الحاويات وأول ميناء اوتونيد Outo mated

بيع Sea land لمجموعة Maersk

فىعام 1999تملكت مجموعه ميرسك شركة "ملكين"سىلاند وقد كانت لمجموعة مرسك أرصفتها بميناء روتردام .زادت رحلات سفن الحاويات من والى ميناء روتردام. كما عملت مجموعة مرسك ايضاً على رفع سعة سفن الحاويات من 4500 حاوية مكافئة إلى6000 حاوية مكافئة فى عام 1996. ومنذ ذلك التاريخ بدأت شركات النقل البحرى الأخرى تحذو حذو مجموعة مرسك الوصول إلى سعة 10000حاوية مكافئة (TEU) لكل سفينة.



لم يكن لمجموعة مرسك أثرها فى زيادة سعه سفن الحاويات فقط بل كان لها أثرها أيضاً على النشاطات فى عدة مجالات بميناء روتردام بعد أن تولت مجموعة مرسك شركة Sea land تولت ايضاNedlloyd P&O أكبر أهم عميل الحاويات فى ذلك الوقت فى عام 2005.

خلال الفتره من 1966 حتى عام 2006 أى خلال الأربعين عام مرت حوالى 85 مليون حاوية (130مليون حاويه مكافئهTEU) خلال ميناء روتردام .

وفىعام 2006 اصبحت مجموعة مرسك تعرف بـ Maersk Line

توفى مكلينفى منزله الذى يقع فى الجانب الشرقى من "منهاتن" فى عام 2001 عن عمر يناهز 87 عام.

أبو اللوجستيات



فى اطار فعاليات المؤتمر الدولى الاول للقانون البحرى الذى نظمته الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا وبحضور ومشاركة أساتذة و خبراء النقل البحرى من مصر والدول العربية الشقيقة تم تكريم الأستاذ الدكتور أحمد عبد المنصف محمود عميد معهد النقل الدولى واللوجستيات وجمع الحضور على اطلاق لقب أبو اللوجستيات تكريما لدور الدكتور منصف فى خدمة النقل البحرى المصرى والعربى وكذلك دوره فى ريادة نشر المفاهيم الحديثة فى النقل الدولى واللوجستيات .

فى هذا الاطار قام الدكتور / أيمن النحراوى باعداد والقاء قصيدة عصماء واهدائها الى أستاذه الجليل تقديرا واعتزازا وعرفانا

منارة العلم

إهداء إلى الأستاذ الجليل

الدكتور / أحمد عبد المنصف محمود

بقلم الدكتور / أيمن النحراوى

أيها العلم بقدرة من الله جل جلاله ... كم أضئت عقولا وأثبت برهانا

معارف وعلوم تحيا بها الدنيا ... تقيم حضارة ودولا وتزدهر أزمانا

أوصانا رسول الله في طلبك ... فسعينا نستزيد في كل ميدانا

قد ضم محرابك من العرب سدنة ... أبدعوا فكرا ومعارف ترقى بدنيانا

هذا ابن سينا وابن رشد والرازي ... والخوارزمي والقرطبي وابن حيانا

في ساحات العلم كانت صولاتهم ... فاعترفت لهم الدنيا تقديرا وعرفانا

فخرا هم أجدادنا وعلى خطاهم ... نسير وننهل من العلم سقيانا

ولقد حبانا الله بجوده معلما جليلا ... ذاك أحمد منصف علما وإيمانا

هو في بحار العلم منارة شامخة ... تهدى بنورها سفنا وركبانا

جيل بعد جيل يحفظ قدره فقد ... سطر للنقل البحري علما وديوانا

أكاد أرى الادريسى يثنى عليه ... وابن ماجد يحييه من سواحل عمانا

كم أبحرت للعرب فلك مشرعة ... لكل حدب وصوب تجارا وربانا

من مالاقا والملايو والهند تحمل ... الحرير والخزف والتوابل ميزانا

وفى البحر المحيط كم مخرت عبابه ... إلى سائر الأصقاع ومرافئها مرسانا

تواجه أعتى العواصف غير أبهة ... فالله مجريها ومرسيها هو الرحمانا

مجتمع إنترناشيونال





الشركة الدولية للملاحة والشحن يحتفلون بزفاف الزميلة نجلاء أحمد عزازى على الزميل حازم نجل اللواء عبد السيد محمد بفرع الشركة ببورسعيد وذلك فى حفل بهيج ضم الأهل والأصدقاء وأسرة المجلة تهنئ العروسين وأسرتيهما

أسرة المجلة وجميع العاملين بها يهنئون الزميلة ولاء حمزه لزفافها على الأستاذ/ محمد أمبيوه عباس وألف مبروك

العريس/ هيثم العروس/سلمى ألف مبروك



العريس/ صالح العروس/ فاطمة ألف مبروك





تهنئة من الزملاء بشركة أميرال للعروسين بمناسبة الزفاف العريس/ هانى سمير منطاوى العروسة/ مديحة يسرى عبد التواب

من الحاج إمام يوسف بقطاع النقل البحرى للأستاذ/ إبراهيم الدسوقى وعروسه رشا الجعفرى بمناسبة زفافهما السعيد

العريس/ سماح محمد عبد اللطيف
العريس/ أحمد محمد عبد الحميد

ألف مبروك النجاح





مصطفى وائل يسرى حفيد اللواء بحرى أحمد بدوى بمناسبة عودته من العمرة مع جده





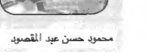
أميرة أحمد محمد — إيمان أحمد محمد — ندى بدوى أحمد







أسامة محمد عبد العزيز — معاذ أحمد محمود — محمود حسن عبد المقصود — أحمد عادل العاصى — نسمه محمد

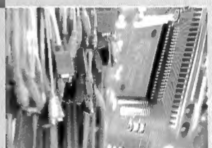




AMIRAL
MANAGEMENT
CORPORATION

From consultation and project management through to systems design, operation and support, AMC provides start-to-finish solutions and a single point of accountability to simplify and improve your business operations.

- Application Service Provider (ASP)
- Port Automation Systems
- E-Commerce Systems
- Infrastructure
- Support Services
- Security Systems







ORACLE CERTIFIED PARTNER

29 Farid Street, Heliopolis, Cairo, Egypt 11341
Phone: +202 2414 99 44 Fax: +202 2414 88 77
Website: amc.amiral.com Email: sales@amc.amiral.com





WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

The pulse of goods around the world, all day and all night

With the largest fleet of container ships connected to a worldwide network of trucks and trains, APL can be relied on to move your goods around the world

Dubai Regional Office:
Telephone: (01) 521304

Suez Office:
Adabia Port
Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

Cairo Office:
5, Farid St., Heliopolis
Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591
4141592, 4141593
Fax: 2-(02) - 4141885

Alexandria Office :
10, Romanian Museum St.,
Al Messalah- Attareen
Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)
Fax: 2-(03)- 4805786

Port Said Office:
21, Al Gabrty St.
Tel: 2-(066)- 352940, 352941
352942
Fax: 2- (066)- 352943